Das Frachtbriefduplikat

insbesondere seine Bedeutung für den Erwerb von Besitz und Eigentum an dem Frachtgut

◇

Dissertation

zur Erlangung der juristischen Doktorwürde
der rechts- und staatswissenschaftlichen Fakultät
der Universität Breslau
vorgelegt von

Hans Ruf
Referendar in Frankfurt a. O.

1928

Spezialdruckerei für Dissertationen Dr. H. Eschenhagen, Kommandit-Gesellsch., Ohlau i./Schles

Gedruckt mit Genehmigung
der rechts- und staatswissenschaftlichen Fakultät
der Universität Breslau

Berichterstatter: Professor Dr. Bruck

Meinen Eltern!

Inhaltsverzeichnis.

Literaturverzeichnis.

Archiv f. bürg. Recht.
Bäßler: Die rechtliche Natur und die Bedeutung des Frachtbriefes. Diss. Leipzig 1909.
Biermann: Bürgerliches Gesetzbuch. 3. Aufl. 1914.
Bruck, Ernst: Die Einigung im Sachenrecht des Bürgerlichen Gesetzbuches. Diss. Straßburg 1900.
Brunner: Die Wertpapiere. In: Endemanns Handb. d. dtsch. Handels-, See- und Wechselrechts 1885. Bd. 2, S. 140 ff.
Bruns, Viktor: Besitzerwerb durch Interessenvertreter. 1910.
Busch: Archiv für Theorie und Praxis des allgemeinen deutschen Handels- und Wechselrechts. Berlin 1865.
Cosack: Lehrbuch des Handelsrechts. 10./11. Aufl. 1923.
Crome: System des dtsch. bürg. Rechts. 1905.
Denkschrift zum Entw. eines HGB.
Dernburg: Das bürgerliche Recht. 4. Aufl. 1908, 1915.
Deutsche Juristenzeitung (DJZ.)
Düringer-Hachenburg: Das Handelsgesetzbuch. 2. Aufl. 1913.
Eccius: Einigung und dinglicher Vertrag im Sachenrecht. In: Gruch. Beitr. Bd. 47, S. 51 ff.
— Bemerkungen zur Rechtspr. des R.G. in Grundbuchsachen. In: DJZ. 1902, S. 61 und S. 95.
Eger: Die Eisenbahnverkehrsordnung. 3. Aufl. 1910. (zit. Eger E.V.O.)
— Das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr. 1894. (zit. Eger, I. Ue.)
— Deutsches Frachtrecht. 2. Aufl. 1888/1890.
— Eisenbahn- und verkehrsrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen, begründet von Eger. (zit. Eger, Entsch.)
Enneccerus: Lehrb. d. bürg. Rechts. 25.—29. Aufl. 1926.
Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen (RG.)
Entscheidungen des Reichsgerichts in Strafsachen (RGSt.)
Entscheidungen des Reichsoberhandelsgerichts (ROHG.)
Franke: Die rechtliche Natur des Frachtbriefs. Diss. Leipzig 1912.
Frommer, Kurt: Ueber Besitz- und Eigentumserwerb im Falle der Versendung nach geltendem Recht. Diss. Rostock 1904.

Geiler: In JW. 1919, S. 584.
Gierke: Deutsches Privatrecht.
Goldmann-Lilienthal: Das Bürgerliche Gesetzbuch. 1912.
Goldschmidts: Zeitschrift f. d. ges. Handelsrecht.
Gruchot: Beitr. z. Erl. d. dtsch. Rechts.
Günther, Kurt: Das Frachtbrief-Duplikat nach Eisenbahnfrachtrecht. Diss. Rostock 1903.
Hedemann: Schuldrecht 1921. Sachenrecht 1924.
Hellwig: Verträge auf Leistung an Dritte. 1899.
Heymann: Die dingliche Wirkung der handelsrechtlichen Traditionspapiere. In der Festgabe für Felix Dahn, 3. Teil, 1905.
Jacobi, Kurt: Frachtbrief und Frachtbriefduplikat. Diss. Leipzig 1908.
Jäckel: Das deutsche Frachtbriefrecht mit Ausschluß des Rechts des Frachtbriefduplikats. Diss. Leipzig 1905.
Joerges: Zur Lehre vom Eigentumsübergang beim Versendungskauf. In: JW. 1921, S. 329.
Juristische Wochenschrift (JW.)
Kuhn: Das Frachtgeschäft. In: Buschs Archiv, Bd. VI, S. 335 ff.
Kluckhohn: Die Verfügungen zugunsten Dritter. 1914.
Kniep: Der Besitz des Bürgerlichen Gesetzbuches. Jena 1900.
Leipziger Zeitschrift für Handels-, Konkurs- und Versicherungsrecht (LZ.)
Lehmann: Lehrbuch des Handelsrechts. 2. Aufl. 1912.
v. d. Leyen: Das Berner intern. Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr. In: Goldschmidts Zeitschr., Bd. 39 und Bd. 49.
Loening, Otto: Intern. Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr. (J.Ue.G.) v. 23. Okt. 1924.
Makower: Handelsgesetzbuch. 13. Aufl. 1907.
Mittelstein: Deutsches Binnenschiffahrtsrecht. 2. Aufl. 1903.
Motive z. d. Entw. eines Bürgerlichen Gesetzbuches.
Pappenheim: Handbuch des Seerechts. 1906.
Petters: Die rechtliche Bedeutung des Frachtbriefs. Diss. Leipzig 1910.
Planck: Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch. 4. Aufl. 2. Bd. 1914, 3. Bd. 1920.
Pott, Gerhard: Das Verfolgungsrecht in seinem Verhältnis zu den Wirkungen des Frachtbriefes, Frachtbrief-Duplikates, Konnossements und Ladescheins. Diss. Heidelberg 1910.
Protokolle zu dem Entwurf des Bürgerlichen Gesetzbuchs.

Prot: Sitzungsprotokolle der Intern. Konferenz betr. den Eisenbahn-Güterverkehr und den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr. Bern Mai/Juni 1923.
Przibilla: Erwerb und Verlust des mittelbaren Besitzes. Diss. Freiburg 1905.
Das Recht: Rundschau für den deutschen Juristenstand. Herausg. von Soergel.
Rechtsprechung der Oberlandesgerichte (OLG.)
Reichsgerichtsrätekommentar, das Bürgerliche Gesetzbuch. 6. Aufl. 1928.
Rießer: Zur Revision des Handelsgesetzbuches. 1889.
Roeder: In Eger Entsch. Bd. 38, S. 257 ff. Wer ist der Verfügungsberechtigte im eisenbahnrechtlichen Frachtverkehr?
Rosenberg: Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch. 1919.
Rundnagel, Ernst: Beförderungsgeschäfte. In: Ehrenbergs Handb. 5. Bd., 2. Abtlg.
Schott: Das Transportgeschäft. In: Endemanns Handb. 3. Bd., 3. Buch.
Senckpiehl: Das Eisenbahntransportgeschäft nach deutschem Recht. 1909.
Soergel: Bürgerliches Gesetzbuch. 3. Aufl. 1926.
Staub: Kommentar zum Handelsgesetzbuch. 4. Bd. 12./13. Aufl. 1927.
Staudinger: Kommentar zum BGB. 9. Aufl. 1926.
Stöver: Einigung im Sachenrecht. Im: Arch. f. bürg. Recht, Bd. 26, S. 149 ff.
Warneyer: Kommentar z. Bürg. Gesetzbuch f. d. Dtsch. Reich. 1927.
— Die Rechtsprechung des Reichsgerichts auf dem Gebiete des Zivilrechts. (zit. Warn. Rechtspr.)
— Jahrbuch der Entscheidungen.
Winter: Die Stellung des Empfängers im Frachtrecht. Diss. Leipzig 1905.
Wolff, Martin: Lehrbuch des bürgerlichen Rechts. Von Enneccerus-Kipp-Wolff, 2. Bd. Sachenrecht, 22.—26. Aufl. 1927.
— In: Ehrenbergs Handb., 4. Bd., 1. Abtlg., S. 29 ff.
Wolff, Th.: In: Gruch.Beitr. Bd. 47, S. 26 ff.

§ 1.

Die Anfänge der Entwicklung des Frachtbriefs-Duplikats, von Pappenheim[1] „ein juristisch höchst interessantes Gebilde" genannt, gehen in die Mitte des vorigen Jahrhunderts zurück. Das „Betriebsreglement für die Staatseisenbahnen und die unter der Verwaltung des Staates stehenden Eisenbahnen" vom 18. Juli 1853[2] sieht zwei gleichlautende Exemplare des Frachtbriefes vor, „deren eines dem Absender von dem Expedienten vollzogen und abgestempelt zurückgegeben wird".[3] Dieses diente dem Absender als Bescheinigung über die Annahme des Frachtgutes durch die Eisenbahn. Es trug keinen besonderen Namen, insbesondere wurde es noch nicht „Frachtbriefduplikat" genannt. Diese Bezeichnung erschien zum ersten Male in dem Reglement von 1861, § 6 Abs. 4: „Wünscht der Absender eine Bescheinigung der erfolgten Uebergabe von Gütern an die Eisenbahnverwaltung, so hat er derselben, sofern nicht die Ausführungsvorschriften einzelner Verwaltungen die Ausstellung eines „Aufnahmescheins" gestatten, zwei gleichlautende Exemplare des Frachtbriefes einzureichen, deren eines ihm von der Eisenbahn-Expedition mit der Bezeichnung „Duplikat" vollzogen zurückgegeben wird".[4] Die hier ausgesprochene subsidiäre Anwendung des Duplikats gegenüber dem Aufnahmeschein wurde auch in dem „Betriebsreglement für die preußischen Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen" vom 17. Februar 1862 und dem „Reglement für den Vereinsgüterverkehr auf den Bahnen des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen" vom 3. September 1865[5] beibehalten. Während das Reglement von 1861 über die Bedeutung des Duplikats nur besagte, daß es „nicht die Wirkung des das Gut begleitenden Frachtbriefes" habe (§ 6 Abs. 4), enthält das Reglement von 1862 (§ 5 Abs. 4) die auch in der heut geltenden Eisenbahnverkehrsordnung enthaltene Bestimmung, daß das Dupli-

1) Pappenheim, S. 70.
2) Ministerial Bl. f. d. ges. innere Verw. in den kgl. preuß. Staaten, Jahrgang 1853, S. 207 ff.
3) § 51 Abs. 2.
4) Min.Bl. Jahrg. 1861 S. 23 ff.
5) Min.Bl. Jahrg. 1862, S. 91 ff.
Min.Bl. Jahrg. 1865, S. 261 ff

kat nicht die Bedeutung des Frachtbriefes oder eines Ladescheins hat. Die subsidiäre Anwendung des Duplikats wurde durch das „Betriebsreglement für die Eisenbahnen im Norddeutschen Bunde" vom 10. Juni 1870[6] und das diesem folgende „Eisenbahnbetriebsreglement vom 11. Mai 1874"[7] beseitigt. Von nun ab ist die Eisenbahn verpflichtet, auf Wunsch des Absenders ein Duplikat auszustellen. Während auch hier noch das Duplikat eine Empfangsbescheinigung der Eisenbahn über das Gut darstellte,[8] hat es in den späteren Jahren im Anschluß an das internationale Frachtrecht die ihm dort beigelegte Bedeutung der Verfügungsbeschränkung für den Absender auch im innerdeutschen Verkehr erlangt. Bestimmungen in dieser Richtung finden sich nicht nur in der heut geltenden Eisenbahnverkehrsordnung von 1908, sondern zum Teil auch schon in ihren Vorläufern von 1892 und 1899. „Mit Rücksicht auf die praktische Bedeutung dieser Einrichtung und den großen Wert, der in den Kreisen des Handelsstandes darauf gelegt wird", sind die wesentlichsten Vorschriften über die mit der Ausstellung eines Frachtbrief-Duplikats verbundenen Wirkungen in das Handelsgesetzbuch (§ 455) aufgenommen worden.[9]

An die Stelle der Eisenbahnverkehrsordnung von 1908 tritt ab 1. Oktober 1928 die Eisenbahnverkehrsordnung vom 1. Juni 1928 (RGBl. 1928, Teil 2, Nr. 26, S. 401 ff). Bei Betrachtung dieser neuen Eisenbahnverkehrsordnung sind zwei Punkte von besonderem Interesse. Einmal sind durch die neue Verordnung und die gleichzeitig in Kraft tretende österreichische Eisenbahnverkehrsordnung sowie die zwischen dem Reichsverkehrsministerium und dem österreichischen Bundesministerium für Handel und Verkehr festgelegten Ausführungsbestimmungen zu den neuen Eisenbahnverkehrsordnungen die Bestrebungen zur Angleichung des deutschen und österreichischen Eisenbahn-Verkehrsrechts zu einem befriedigenden Abschluß gelangt. Weiterhin läßt die neue Eisenbahnverkehrsordnung deutlich das Bestreben erkennen, das deutsche Eisenbahnverkehrsrecht dem internationalen ähnlich zu gestalten. Ein Blick in die Begründung des Entwurfs zur neuen Eisenbahnverkehrsordnung zeigt dies. Die Bemerkungen „übernommen aus dem Internationalen Uebereinkommen" oder „in Uebereinstimmung mit dem Internationalen Uebereinkommen" finden sich häufig. — Die bisher geltenden Vorschriften über das Frachtbrief-

6) Bundesgesetzbl. 1870, S. 419 ff.
7) Zentralbl. 1874, S. 179 ff.
8) Eger, Entsch. Bd. 7, S. 252.
9) Denkschr. S. 539.

Duplikat erfahren durch die neue Eisenbahnverkehrsordnung — wie sich später zeigen wird — nur wenige Aenderungen.

Während im deutschen Eisenbahn-Frachtverkehr die Ausstellung eines Duplikats nur auf Verlangen des Absenders geschieht, muß im internationalen Frachtverkehr jede Sendung von einem Duplikat begleitet sein. Diese Bestimmung findet sich in Art. 8 Abs. 5 des „Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr" vom 14. Oktober 1890 (I.Ue.) Bei den Beratungen über dieses Uebereinkommen auf den drei Berner Konferenzen in den Jahren 1878, 1881 und 1886 nahmen die Erörterungen über das Frachtbriefduplikat einen breiten Raum ein. Den Ausgangspunkt dieser Verhandlungen bildete das Verfügungsrecht über das Frachtgut, um dessen Gestaltung verschiedene Systeme stritten.[10] Während Belgien das System der Unabänderlichkeit des in dem Frachtbriefe enthaltenen Beförderungsauftrages vertrat, beantragte Rußland die Einführung eines Récépissé mit einer der Wirkung des Konnossements ähnlichen Bedeutung. Noch weiter ging Ungarn, das auch für den Eisenbahnfrachtverkehr das Konnossement einführen wollte. Die Schweiz schlug vor, das Verfügungsrecht von dem Vorhandensein bestimmter Klauseln im Frachtbriefe abhängig zu machen. Enthalte dieser den Vermerk „das Gut reist auf Rechnung und Gefahr des Absenders", so solle dieser, sonst allein der Empfänger verfügungsberechtigt sein. Allen diesen Vorschlägen gegenüber setzte sich schließlich in der ersten Berner Konferenz das im Gebiete des deutschen Handelsgesetzbuches geltende System durch, nach dem bis zur Ablieferung des Gutes und des Frachtbriefes an den Empfänger nach Ankunft des Gutes am Bestimmungort allein der Absender verfügen darf. Diese Regelung stieß in Handelskreisen auf großen Widerstand, der sich in Deutschland in zahlreichen Anträgen der Handelskammern an den Bundesrat äußerte. Von besonderer Bedeutung ist hier der Antrag der Handels- und Gewerbekammer für Oberbayern vom 30. November 1878, der im Falle der Ausstellung eines Duplikats verlangte, daß der Absender bei nachträglichen Verfügungen das Duplikat vorlegen müsse.[11] Alle Anträge rügten den mangelhaften Schutz des Empfängers gegen nachträgliche Verfügungen des Absenders, der umso mehr erforderlich sei, als der Empfänger oft nach Absendung des Gutes Vorschuß auf den Kaufpreis leiste. Der deutsche Bundesrat folgte diesen Anträ-

10) Vgl. hierzu Eger, I. Ueb. S. 260 ff., v. d. Leyen, Bd. 39, S. 42.
11) Rießer, I, S. 100

gen nicht. Da aber auch in anderen an dem Uebereinkommen beteiligten Ländern die Handelskreise gegen den Beschluß der ersten Konferenz Widerspruch erhoben hatten, wurde die Angelegenheit während der zweiten Berner Konferenz noch einmal erörtert. Man war sich einig, daß der Empfänger schon während des Transports gegen einseitige Verfügungen des Absenders über das Frachtgut geschützt werden müsse. Nach langen Verhandlungen wurde gegen die Stimmen Deutschlands und der Niederlande der Antrag des französischen Delegierten angenommen, daß bei Ausstellung eines Frachtbriefduplikats der Absender nur über das rollende Gut verfügen kann, wenn er das Duplikat vorlegt. Wäre die Ausstellung von Duplikaten fakultativ geblieben, so hätte bei nachträglichen Verfügungen eines Absenders die Eisenbahn in jedem einzelnen Falle genau nachprüfen müssen, ob ein Duplikat ausgestellt worden ist oder nicht, um ihre Verantwortlichkeit bei Beachtung unberechtigter Anordnungen zu vermeiden. Diese schwierige Kontrolle durch die Eisenbahn wollte man umgehen und beschloß deshalb auf Antrag der Niederlande, die Ausstellung von Duplikaten für obligatorisch zu erklären (I.Ue. Art. 8 Abs. 5). Da diese Verpflichtung zweifellos eine gewisse Belästigung und Mehrarbeit für Absender und Eisenbahn bedeutet, wurde sie mit geteiltem Beifall aufgenommen. Einem aus Handelskreisen geäußerten Wunsch entgegenkommend, beantragte Deutschland auf der Pariser Konferenz, die Ausstellung eines Duplikats in das Belieben des Absenders zu stellen. Dieser Antrag wurde abgelehnt mit der Begründung, „daß die Einführung des obligatorischen Duplikats einen großen Fortschritt darstelle und zu keinen ernsten Anständen geführt habe. Die Sicherheit des internationalen Verkehrs erscheine so wichtig, daß demgegenüber die Unbequemlichkeit einzelner Versender nicht in Betracht kommen könne“.[12]

Hinsichtlich der Bedeutung des Duplikats wurde einstimmig der Beschluß gefaßt, ihm nicht die Wirkungen eines Konnossements beizulegen.

Die Geltungsdauer des Internationalen Uebereinkommens von 1890 — abgek. I.Ue. — erreicht ebenso wie die der Eisenbahnverkehrsordnung von 1908 in nächster Zeit ihr Ende. Am 1. Oktober 1928 tritt das neue „Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 23. Oktober 1924“ — abgek. I.Ue.G. — in Kraft, das bezüglich des Frachtbriefduplikats einige

12) v. d. Leyen, Bd. 49, S. 429.

bedeutsame Aenderungen enthält. Diese werden später im Zusammenhang mit der bisherigen Regelung zu erörtern sein.

§ 2.

Der innerdeutsche Eisenbahnfrachtverkehr kennt keine besonderen Formulare für das Frachtbriefduplikat. § 61 Abs. 5 E.V.O. bestimmt: „Die Eisenbahn ist verpflichtet auf Verlangen des Absenders die Annahme des Gutes unter Angabe des Tages, an dem es zur Beförderung angenommen ist, auf einem ihr mit dem Frachtbrief vorgelegten Frachtbriefduplikat, das als solches zu bezeichnen ist, zu bescheinigen." Das Duplikat ist also ein zweites Exemplar des Frachtbriefes mit der Bezeichnung Duplikat. Für seine Form sind somit die Bestimmungen maßgebend, die die Eisenbahnverkehrsordnung in § 55 für den Frachtbrief aufstellt. Es ist insbesondere das vorgeschriebene Papier zu verwenden — für gewöhnliche Frachtsendungen glatt weiß, für Eilfrachtsendungen oben und unten, auf der Vorder- und Rückseite mit einem roten Streifen (vgl. Anlage D und E zur E.V.O.) Um unerlaubte Abweichungen von diesen Bestimmungen über die Form des Frachtbriefes und damit auch des Duplikats zu verhindern, müssen alle Frachtbriefe den Prüfungsstempel einer inländischen Eisenbahn tragen. Alle diese Vorschriften über die Form sind obligatorisch, sodaß also die Eisenbahn die Annahme einer Sendung ohne vorschriftsmäßigen Frachtbrief verweigern muß. Erfolgt die Annahme dennoch, so ist kein gültiger Eisenbahn-Frachtvertrag zustande gekommen. Denn hierzu gehört nach § 61 Abs. 1 E.V.O., daß das Gut mit dem Frachtbrief zur Beförderung angenommen ist. Ein nicht vorschriftsmäßiger Frachtbrief ist aber kein Frachtbrief in diesem Sinne, also besteht auch kein Eisenbahnfrachtvertrag. Die Frage, ob dann ein gewöhnliches Frachtgeschäft gemäß §§ 425 ff HGB. vorliegt, ist hier nicht zu prüfen. — Es sei nur noch erwähnt, daß die Eisenbahn für bestimmte Arten von Sendungen Erleichterungen in den Formvorschriften zulassen kann (§ 55 Abs. 5 E.V.O.) — Diese Formvorschriften werden auch durch die schon erwähnte neue Eisenbahnverkehrsordnung vom 1. Juni 1928 — zit. E.V.O. 28 — nicht geändert (vgl. §§ 55, 56 E.V.O. 28.)

Es ist schon dargelegt, daß die Ausstellung eines Frachtbriefduplikats im internationalen Eisenbahnfrachtverkehr obligatorisch ist. Das wird in dem neuen Internationalen Uebereinkommen gegenüber dem bisher geltenden noch besonders durch die neue Fassung des Art. 8 § 5 Abs. 1 I.Ue.G. zum Ausdruck gebracht.

Während in Art. 8 Abs. 5 I.Ue. von „einem" mit dem Frachtbrief vorzulegenden Duplikat die Rede war, spricht Art. 8 § 5 I.Ue.G. von „dem" zugleich mit dem Frachtbriefe vorzulegenden Duplikat.

Bedingt durch die obligatorische Ausstellung von Duplikaten kennt das internationale Frachtrecht besondere Duplikats-Formulare. Allerdings besteht der Unterschied zwischen Frachtbrief und Duplikat nur darin, daß das eine Papier die Benennung „Frachtbrief" und das andere die Bezeichnung „Frachtbrief-Duplikat" trägt (vgl. Anlage 2 zu § 2 der Ausführungsbestimmungen zum Uebereinkommen über den internationalen Eisenbahnfrachtverkehr und Anlage 2 zum I.Ue.G.). Um die Uebereinstimmung zwischen Originalfrachtbrief und Duplikat mit möglichster Genauigkeit zu erreichen, ist das Frachtbriefduplikatmuster jetzt in seiner Anordnung dem Frachtbriefmuster genau entsprechend, sodaß beide im Wege der Durchschrift gleichzeitig ausgefüllt werden können.[13] — Auch im internationalen Verkehr ist zwischen gewöhnlichen und Eilfrachtbriefen, also auch Duplikaten, zu unterscheiden. Die gewöhnlichen Frachtbriefe bestehen aus weißem Papier, für dessen Beschaffenheit, Vorhandensein eines Kontrollstempels usw. ähnliche Bestimmungen bestehen wie in der Eisenbahnverkehrsordnung. Während für Eilfrachtbriefe das I.Ue. dunkelrosa Papier verlangte (Ausführungsbestimmungen § 2 Abs. 1), bestimmt das I.Ue.G. in Uebereinstimmung mit dem deutschen Gebrauch, daß der Eilfrachtbrief oben und unten, auf der Vorder- und Rückseite einen roten Streifen von mindestens 1 Zentimeter Breite tragen muß. Ein weiterer Unterschied in der Form des Frachtbriefes und des Frachtbriefduplikats besteht zwischen I.Ue. und I.Ue.G. hinsichtlich der Sprache, in der die Papiere abzufassen sind. Bisher sollen sie entweder in deutscher oder französischer Sprache ausgestellt werden. Nur für den Fall, daß die amtliche Geschäftssprache des Landes der Versandstation eine andere ist, kann der Frachtbrief in dieser Sprache ausgefüllt sein, muß aber dann eine genaue Uebersetzung in deutscher oder französischer Sprache enthalten (vgl. § 2 Abs. 2 und 3 der Ausführungsbestimmungen zum I.Ue.) Diese Uebersetzungspflicht bedeutet zunächst eine unter Umständen erhebliche Belastung des Absenders, besonders dann, wenn dieser keine der beiden vorgeschriebenen Sprachen beherrscht. Außerdem wird der gewünschte Erfolg nicht immer erreicht, so z. B. bei einem Transport von Polen nach Italien, wenn der Empfänger weder

13) Prot. S. 67.

der polnischen noch der deutschen oder französischen Sprache mächtig ist. Diese Schwierigkeiten zu beseitigen, war Aufgabe der Kommission I der Berner Konferenz von 1923. Da der Vorschlag des gemeinsamen Entwurfs nach Aufstellung eines internationalen Code, um die Angaben des Frachtbriefes in einer einzigen vereinbarten Sprache auszudrücken, nicht durchführbar erschien, fand man schließlich eine von der bisherigen nicht unbeträchtlich abweichende Regelung. Es wird zunächst unterschieden zwischen dem vorgedruckten und dem vom Absender auszufüllenden Teil. Für die Sprache des Vordrucks sollen in erster Linie die internationalen Tarife oder Vereinbarungen zwischen den Eisenbahnen maßgebend sein. Mangels solcher Bestimmungen sind die Formulare in einer der amtlichen Sprachen des Versandstaates zu drucken (vgl. Art. 6 § 2 I.Ue.G.). Auch hier sind dann Uebersetzungen in die deutsche oder französische oder auch die neu hinzugenommene italienische Sprache beizufügen. Eine Uebersetzung in andere zweckmäßig erscheinende Sprachen bleibt dem Absender überlassen. — Die vom Absender einzusetzenden Angaben müssen immer in einer der amtlichen Sprachen des Versandstaates abgefaßt sein. Die beizufügenden Uebersetzungen werden durch internationale Tarife oder Vereinbarungen der Eisenbahnen vorgeschrieben. Subsidiär kommen auch hier die deutsche, französische oder italienische Sprache zur Anwendung.

Abschließend sei noch zu der äußeren Form des internationalen Frachtbriefduplikats bemerkt, daß dieses nicht wie das deutsche Duplikat nur den Namen und Wohnort des Empfängers enthält, sondern weiter die offene Mitteilung des Absenders an den Empfänger: „Sie empfangen die nachstehend verzeichneten Güter".

§ 3.

Das Frachtbrief-Duplikat stellt sich als eine zweite Ausfertigung des Originalfrachtbriefes dar. Somit enthält es zunächst einmal alle die Angaben, die der Absender gemäß § 56 E.V.O. (ebenda E.V.O. 28) in dem Frachtbrief zu machen hat. Es sind dies neben der genauen Anschrift des Empfängers, Bezeichnung und Gewicht der Sendung insbesondere Angaben eisenbahntechnischer Natur, auf die in diesem Zusammenhang nicht einzugehen ist. Da der Absender meist von der in § 56 Abs. 9 der neuen Eisenbahnverkehrsordnung ausdrücklich ausgesprochenen Erlaubnis „Frachtbriefdoppel dürfen auch gepaust sein", Gebrauch machen wird, werden Nichtübereinstimmungen zwischen Frachtbrief und Duplikat

kaum vorkommen. Geschieht es dennoch, so wird die Eisenbahn den Absender veranlassen, eine Uebereinstimmung herbeizuführen. Falls der Absender diesem Verlangen nicht nachkommt, muß die Eisenbahn die Annahme des Doppels verweigern. Entspricht das Duplikat den Vorschriften, so hat der annehmende Beamte die Ausstellung eines Duplikats auf dem Frachtbrief durch Stempelaufdruck zu beurkunden (§ 61 Abs. 5 E.V.O., ebenda E.V.O. 28). Alsdann sind von dem Annahmebeamten alle Vermerke, die er im Frachtbrief macht, auch in das Duplikat zu übertragen und dieses mit dem Tages- gegebenenfalls auch mit dem Wägestempel zu versehen. (Vgl. Vorschriften für die Annahme, Beförderung, Ausladung und Auslieferung von Leichen, lebenden Tieren, Gütern und Milch Teil I vom 1. Dezember 1927 § 26). Weiterhin müssen zur Erzielung vollständiger Uebereinstimmung zwischen Frachtbrief und Duplikat die gezahlten Frachtgebühren einzeln aufgeführt werden.

Der wichtigste Vermerk ist die in § 61 Abs. 5 E.V.O. (ebenda E.V.O. 28) vorgesehene Bescheinigung der Eisenbahn, daß sie das Gut an dem angegebenen Tage zur Beförderung angenommen hat. Diese Angabe, die naturgemäß in dem Frachtbrief nicht enthalten ist, gibt erst dem Duplikat seine Bedeutung als Empfangsbescheinigung. Eine bloße Abschrift des Frachtbriefes ohne diese Bescheinigung ist vielleicht als ein „Quittungsblankett“[14] anzusehen, stellt aber noch keine rechtserhebliche Empfangsbescheinigung dar. Dazu wird das Duplikat erst, wenn es ausdrücklich den Annahmevermerk enthält.[15] Es ist nirgends in der Eisenbahnverkehrsordnung gesagt, in welcher Form diese Empfangsbescheinigung zu erteilen ist. Die Frage, ob der bloße Annahmestempel genügt, oder ob auch die Unterschrift des annehmenden Beamten vorhanden sein muß, ist bestritten. Wenn auch innerdienstliche Bestimmungen der Eisenbahn eine Unterzeichnung des Annahmestempels fordern, so ergibt sich daraus nicht ohne weiteres, daß bei fehlender Unterschrift kein Duplikat im Sinne von § 61 Abs. 5 E.V.O. vorliegt. Auch ein Duplikat mit bloßem Annahmestempel ohne Unterschrift kann also als Empfangsbescheinigung angesehen werden. So das Reichsgericht in der Entscheidung vom 9. März 1922.[16] Dieser Ansicht ist m. E. nicht beizutreten. § 61 Abs. 5 E.V.O. spricht von einer „Bescheinigung“ der Annahme. Unter Bescheinigung ist eine persönliche Bemerkung des Bescheinigenden, hier also des anneh-

14) Günther, S. 24.
15) Vgl. Eger, E.V.O. § 61, Anm. 267.
16) Eger, Entsch. Bd. 40, S. 34.

menden Eisenbahnbeamten, zu verstehen. Es ist nicht erforderlich, daß der ganze Annahmevermerk persönlich geschrieben ist. Andererseits erscheint irgendeine persönliche Bemerkung, sei es auch nur die Unterschrift, für eine „Bescheinigung" unentbehrlich. Das Duplikat muß also als Empfangsbescheinigung im Sinne von § 61 Abs. 5 E.V.O. neben dem Annahmestempel die Unterschrift des abfertigenden Beamten tragen.[17]

Als weiterer möglicher Inhalt des Duplikats kommen endlich noch die nachträglichen Verfügungen des Absenders in Frage. Diese sind nach § 73 Abs. 5 E.V.O. (§ 72 Abs. 7 E.V.O. 28) von dem Absender in das Doppel einzutragen.

Dem Inhalt des deutschen Frachtbriefduplikats entspricht der des internationalen Duplikats. Auch dieses erlangt seine rechtliche Bedeutung durch die in Art. 8 Abs. 5 und 6 I.Ue. (Art. 8 § 5 I.Ue.G.) vorgesehene Annahmebescheinigung. Ihre Fassung ist ohne Bedeutung; es muß sich nur aus ihr der Empfang des Gutes und der Tag der Annahme ergeben. — Für die nachträglichen Verfügungen des Absenders gelten im internationalen Frachtrecht neben der Aufnahme der Verfügungen in das Duplikat noch besondere Formvorschriften (vgl. Art. 15, Abs. 6 I.Ue. bezw. Art. 21 I.Ue.G.).

Während früher im deutschen Frachtverkehr Duplikate verhältnismäßig selten waren, wird in neuerer Zeit häufiger von dieser Einrichtung Gebrauch gemacht. Diese Erscheinung ist zum Teil auf die bei Kaufverträgen übliche Verwendung der Klausel „netto Kasse gegen Duplikatfrachtbrief" zurückzuführen. Ursprünglich als reine Spesenklausel gedacht, hat sie allmählich dem Duplikat eine Bedeutung gegeben, die ihre Weiterentwicklung vielleicht mit dem Ergebnis abschließen wird, dessen Einführung schon auf den Berner Konferenzen gewünscht wurde: Dem Duplikat den Charakter eines Ladescheins (Konossements) zu geben.

Ueber die Bedeutung und Entwicklung der Klausel: „Netto Kasse gegen Duplikatfrachtbrief" ist folgendes zu sagen. Zunächst hat sie Bedeutung als sog. „Spesenklausel". Diese besagt, daß alle Spesen bis zur Verladung des Gutes in den Eisenbahnwagen, z. B. die Kosten der Verladung vom Seeschiff in den Eisenbahnwaggon, vom Absender zu übernehmen sind. Da vor dieser Verladung der Absender kein Frachtbriefduplikat erhält, so trägt der Absender auch die Gefahr des Verlustes des Gutes bis zur Verladung. Die Klausel ist also auch von Einfluß auf die Gefahrtra-

17) Vgl. Reichsgericht, Eger Entsch. Bd. 44 S. 214. J.W. 1926, 1438[3].

gung. Diese Erweiterung der Bedeutung hat sich besonders während des Weltkrieges herausgebildet. Weiterhin begründet die Klausel „Netto Kasse gegen Duplikatfrachtbrief" eine Vorleistungspflicht des Verkäufers. Diese besteht darin, daß er die Ware zur Verladung bringen und das Frachtbriefduplikat beschaffen muß, das er wiederum erst nach erfolgter Verladung erhält. Dem Käufer nimmt die Klausel andererseits die Möglichkeit, die Bezahlung des Kaufpreises trotz festgestellter Mängel des Gutes zu verweigern. Sein Recht, die Ware zu untersuchen, wird zwar durch die Klausel in keiner Weise berührt. Er muß aber den Kaufpreis zahlen, sobald ihm das Duplikat zur Einlösung vorgelegt wird, auch wenn eine Untersuchung gezeigt hat, daß die Ware mangelhaft ist.[18] — Da die Uebergabe eines Frachtbriefduplikats, insbesondere eines solchen mit der Klausel „Netto Kasse gegen Duplikatfrachtbrief", in der Regel die Abtretung des Herausgabeanspruchs gegen die Eisenbahn und damit die Uebertragung des Eigentums an dem Frachtgut auf den Käufer in sich birgt — wie später darzulegen sein wird — so sichert endlich die Klausel den Käufer im Falle des Konkurses des Verkäufers.

Die für den Kaufmann wichtigste Bedeutung der Klausel dürfte aber weniger in den eben erörterten Wirkungen liegen. Diese sind fast ausnahmslos rein juristischer Natur und daher dem gewöhnlichen Kaufmann in der Regel unbekannt. Ausschlaggebend für ihn ist das beiläufig erwähnte Moment, daß der Empfänger gegen Aushändigung des Duplikats Zahlung leisten muß. Im allgemeinen wird der Kaufpreis erst nach Eingang der Ware gezahlt. Bei weiten Transporten muß der Verkäufer also unter Umständen recht lange auf sein Geld warten. Da es aber für den Kaufmann unbedingt nötig ist, die Ware möglichst schnell in Geld und dieses ohne Zeitverlust in Ware umzutauschen, so hat man nach einem Weg gesucht, den Käufer schon vor Empfang der Ware zur Zahlung des Kaufpreises zu veranlassen. Dies wird erreicht durch den Duplikatfrachtbrief mit der Klausel „Netto Kasse gegen Duplikatfrachtbrief". Daß dieser große Vorteil für den Verkäufer nicht gleichzeitig eine Gefahr für den Käufer enthält, wird in einem späteren Abschnitt zu zeigen sein. — Es ist verständlich, daß diese Regelung der Zahlung in Handelskreisen großen Anklang gefunden und infolgedessen die Ausstellung von Frachtbriefduplikaten zugenommen hat. So gibt es heute viele größere Unternehmen, die nur noch gegen Du-

18) Staub, Anhang zu § 372, Anm. 46 b.

plikatfrachtbrief mit der Klausel „Netto Kasse gegen Duplikatfrachtbrief“ verkaufen.

§ 4.

Nunmehr stehen wir vor der Aufgabe, den Einfluß des Duplikats auf den Erwerb von Besitz und Eigentum an dem Frachtgut darzulegen. Es erscheint im Interesse der besseren Uebersicht zweckmäßig, die für die Lösung ger gestellten Aufgabe erforderlichen Erörterungen über die Bedeutung des Frachtbriefduplikats im allgemeinen und seine rechtliche Natur zusammengefaßt voranzuschicken.

Ueber die Bedeutung des Duplikatfrachtbriefes besagt § 61 Abs. 6 E.V.O. (ebenda E.V.O. 28), daß das Duplikat nicht die Bedeutung eines Frachtbriefes oder eines Ladescheins hat. Zum Verständnis dieser rein negativen Bestimmung scheint es erforderlich, kurz auf die Bedeutung von Frachtbrief und Ladeschein einzugehen. Nach § 55 Abs. 1 E.V.O. (ebenda E.V.O. 28) muß jede Sendung von einem Frachtbrief begleitet sein. Schon hieraus zeigt sich, daß das Duplikat nicht die Wirkungen des Frachtbriefes haben kann, da es ja in der Hand des Absenders zurückbleibt. Die von dem Gesetz an den Besitz oder die Uebergabe des das Gut begleitenden Frachtbriefes geknüpften Rechtswirkungen — z. B. Eintritt des nachfolgenden Frachtführers in den Frachtvertrag § 432 Abs. 2 HGB., Erlöschen des Verfügungsrechts des Absenders nach Uebergabe des Frachtbriefes an den Empfänger § 433 HBG. usw. — hat das Duplikat also nicht.

Der im gewöhnlichen Frachtgeschäft vorkommende Ladeschein (§§ 444 ff HGB.) enthält die Verpflichtung des Frachtführers zur Auslieferung des Gutes an den durch den Ladeschein Legitimierten. Aus den Darlegungen über den Inhalt des Frachtbriefduplikats — vgl. § 2 — ergibt sich, daß von einer solchen Verpflichtung für die Eisenbahn bei Ausstellung eines Frachtbriefduplikats keine Rede sein kann. Die Eisenbahn hat das Gut in jedem Falle nur dem in dem Frachtbrief bezeichneten Empfänger auszuhändigen. Auch eine Zession des Duplikats oder eine Uebertragung desselben durch Indossament kann an dieser Verpflichtung der Eisenbahn nichts ändern.

Gegenüber der rein negativen Feststellung des Gesetzes über die Wirkungen des Duplikats ist nunmehr seine tatsächliche Bedeutung darzulegen. Nach § 61 Abs. 5 E.V.O. (ebenda E.V.O. 28) ist die Eisenbahn verpflichtet, die Annahme des Gutes unter An-

gabe des Tages auf dem Duplikat zu bescheinigen. Da diese Eintragung erst nach der Annahme des Gutes und des Frachtbriefes erfolgt, ist das mit Empfangsbescheinigung versehene Duplikat nicht nur eine Quittung über die Annahme des Gutes, sondern es bringt auch gleichzeitig Beweis für den Abschluß des Frachtvertrages.[19] Dies ist jedoch, solange das Duplikat bei dem Absender verbleibt, unerheblich, da ja auch der Frachtbrief selbst diesen Beweis liefert. Seine eigentliche Bedeutung erlangt das Duplikat erst mit seiner Uebergabe an den Empfänger. Zunächst zeigt es diesem, daß das Gut der Eisenbahn zur Beförderung übergeben worden ist. Dann aber hat es einen weitgehenden Einfluß auf die Stellung des Absenders hinsichtlich des Verfügungsrechts über das Frachtgut. Um diesen Einfluß voll würdigen zu können, sei ein kurzer Ueberblick über das Verfügungsrecht bei dem Eisenbahnfrachtverkehr überhaupt vorausgeschickt.

Der Frachtvertrag wird von der Eisenbahn und dem Absender geschlossen. Im Hinblick auf den Zweck der Beförderung, dem Empfänger die tatsächliche Gewalt über das Gut zu verschaffen, räumt der Gesetzgeber auch dem an dem Vertragsabschluß unbeteiligten Empfänger gewisse Rechte ein. Dies ist mit der als herrschend anzusprechenden Meinung daraus zu erklären, daß der Frachtvertrag in gewissem Sinne ein Vertrag zugunsten eines Dritten, des Empfängers, ist.[20] Voraussetzung für diese Auffassung ist, daß Absender und Empfänger verschiedene Personen sind. — Für die Entwicklung der Rechte des Empfängers, die am Anfang sehr beschränkt sind, aber mit dem Fortschreiten des Transportes anwachsen, sind im einzelnen drei Abschnitte zu unterscheiden.

Vor der Ankunft des Gutes am Orte der Ablieferung ist der Empfänger nach § 434 HGB. nur dem Frachtführer gegenüber berechtigt, alle zur Sicherstellung des Gutes erforderlichen Maßregeln zu ergreifen und dem Frachtführer die zu diesem Zwecke notwendigen Anweisungen zu erteilen. Diese Bestimmung findet sich im VI. Abschnitt des Handelsgesetzbuches, also unter den Vorschriften über das gewöhnliche Landfrachtgeschäft. Die Eisenbahnverkehrsordnung enthält keine entsprechende Anordnung. Wenn dies auch auffällig sein mag, da sonst die Eisenbahnverkehrsordnung die im Handelsgesetzbuch gegebenen Bestimmungen zum größten Teile wiederholt, so dürfte es zu weit gehen, hieraus die Nichtanwendbarkeit des § 434 HGB. auf das Eisenbahnfracht-

19) Staub, § 455, Anm. 1; Düringer-Hachenburg § 455, Anm. 5.

20) Staub, § 434 Anm. 1; Makower § 435, I a; Hellwig S. 477 ff.; Sendpiehl, § 41; RG. 91, S. 65.

geschäft zu folgern, wie Rundnagel, Hellwig und Roeder es tun.[21] Der Wortlaut des § 434 HGB. läßt m. E. eine solche Einschränkung nicht zu. Man wird sich hier streng an das Gesetz halten müssen. Wenn sich nicht im VII. Abschnitt des Handelsgesetzbuches oder in der Eisenbahnverkehrsordnung abweichende Vorschriften finden, sind die Bestimmungen über das gewöhnliche Landfrachtgeschäft (§ 425 ff HGB.) auch auf das Eisenbahnfrachtgeschäft anzuwenden. So auch Staub, Makower, Düringer-Hachenburg u. a.[22] Durch die Ausübung des Rechts auf Sicherstellung dürfen die Befugnisse des Absenders in keiner Weise geschmälert werden. Denn dieser ist alleiniger dominus negotii und kann als solcher dem Frachtführer jederzeit andere als die ursprünglichen Anweisungen erteilen, insbesondere z. B. einen anderen Empfänger bestimmen. Der in dem Frachtvertrage genannte Empfänger hat nach Hellwig „nur eine jederzeit vernichtbare Anwartschaft auf den künftigen Erwerb der Rechte aus dem Frachtvertrag".[23]

Die Befugnisse des Empfängers wachsen mit Eintritt in den zweiten Abschnitt, der mit der Ankunft des Gutes am Bestimmungsort beginnt. Hierfür besagen §§ 435 HGB. und 75 Abs. 2 E.V.O. (§ 75 Abs. 2 E.V.O. 28) übereinstimmend, daß der Empfänger berechtigt ist, die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte im eigenen Namen gegen den Frachtführer geltend zu machen. Insbesondere kann der Empfänger die Uebergabe des Briefes und Auslieferung des Gutes verlangen. Die Ausübung dieses selbständigen — kraft Gesetzes nicht etwa aus dem Frachtvertrage entstehenden Rechtes — ist allerdings an die Bedingung geknüpft, daß der Empfänger gleichzeitig seine Verpflichtungen aus dem Frachtvertrage erfüllt, also Leistung Zug um Zug. Hier ist hervorzuheben, daß es sich nur um ein Recht des Empfängers handelt, nicht etwa um eine Pflicht. Der Frachtführer ist also ex lege nicht berechtigt, gegen den Empfänger auf Abnahme des Gutes gegen Zahlung der Fracht zu klagen. — Von den Befugnissen des § 435 HGB. kann der Empfänger aber nur insoweit Gebrauch machen, als keine abweichenden Bestimmungen des Absenders entgegenstehen. Denn durch das Recht des Empfängers wird die Stellung des Absenders in keiner Weise berührt. Auch nach der Ankunft des Gutes am Orte der Ablieferung ist der Absender allein verfügungsberechtigt. Er könnte also auch jetzt noch einen anderen

21) Rundnagel, § 119, S. 392; Hellwig S. 496 Anm. 2; Roeder S. 258 Anm. 4.
22) Staub, § 434 Anm. 7; Makower, § 434, III; Düringer-Hachenburg, § 434 Anm. 6; vgl. auch RG. in LZ. 1912, 765.
23) Hellwig S. 493.

Empfänger bestimmen und so durch einseitige Anordnung die gemäß § 435 HGB. schon entstandenen Rechte des ursprünglichen Empfängers zunichte machen.

Diese Möglichkeit erlischt erst mit Beginn des dritten und letzten Abschnitts, wenn nämlich nach der Ankunft des Gutes am Bestimmungsort der Frachtbrief dem Empfänger übergeben oder von diesem Klage gegen den Frachtführer gemäß § 435 HGB. bezw. § 76 Abs. 2 E.V.O. erhoben wird. Dann erlischt nach § 433 Abs. 2 HGB. bezw. § 73 Abs. 9 E.V.O. das Verfügungsrecht des Absenders.

Die neue Eisenbahnverkehrsordnung enthält in Bezug auf das Erlöschen des Verfügungsrechts des Absenders einige bedeutsame Neuerungen. An die Stelle der dargelegten Voraussetzungen für das Erlöschen des Verfügungsrechts sind zwei andere getreten. Nach § 72 Abs. 13 E.V.O. 28 erlischt das Verfügungsrecht des Absenders, auch wenn er das Frachtbriefduplikat besitzt, sobald der Empfänger nach Ankunft des Gutes auf dem Bestimmungsbahnhof den Frachtbrief eingelöst oder seine Rechte aus § 75 Abs. 2 schriftlich geltend gemacht hat. Die Rechte des § 75 Abs. 2 gleichen denen aus § 76 Abs. 2 der bisherigen Eisenbahnverkehrsordnung. Die „Einlösung" des Frachtbriefes bedeutet allerdings keine eigentliche Neuerung gegenüber der bisherigen „Uebergabe", denn diese erfolgte ja auch nur gegen Zahlung der durch den Frachtvertrag begründeten Forderungen (§ 76 Abs. 1 EVO.). Dagegen stellt der Fortfall der Klage eine wesentliche Erleichterung dar, die im Interesse des Empfängers zu begrüßen ist. Der Entwurf zu der neuen Eisenbahnverkehrsordnung vom Januar 1928 enthielt noch eine dritte Möglichkeit, das Verfügungsrecht des Absenders zum Erlöschen zu bringen: Die Abnahme des Gutes durch den Empfänger. Die Angabe dieser Voraussetzung erscheint überflüssig. Es hat nur dann Zweck, einen Erlöschungsgrund besonders anzugeben, wenn dieser auch selbständig für sich vorkommen kann. Das erscheint bei der Abnahme des Gutes zweifelhaft; denn es ist nicht anzunehmen, daß die Eisenbahn das Gut herausgibt, bevor der Empfänger die Frachtgebühren bezahlt hat. Ist das aber geschehen, so erhält der Empfänger auch den Frachtbrief und damit erlischt das Verfügungsrecht des Absenders. Ob Erwägungen dieser Art maßgebend gewesen sind, ist nicht bekannt. Jedenfalls gibt die endgültige Fassung der neuen Eisenbahnverkehrsordnung die Abnahme des Gutes durch den Empfänger nicht als Grund für das Erlöschen des Verfügungsrechts des Absenders an.

Hat der Absender sein Verfügungsrecht durch Eintritt einer der angegebenen Voraussetzungen verloren, so steht es in vollem Umfange dem Empfänger zu. Ueber die Rechtsnatur dieses Wechsels, insbesondere, ob es sich um ein völliges Erlöschen des Rechts des Absenders oder nur um einen Aufschub handelt, gehen die Meinungen auseinander. Staub[24] vertritt, gestützt auf eine alte Entscheidung des Reichsoberhandelsgerichts,[25] den Standpunkt, daß nur ein Aufschub vorliegt. Erklärt also der Empfänger, von dem auf ihn übergegangenen Verfügungsrecht keinen Gebrauch machen zu wollen, so tritt damit das Verfügungsrecht des Absenders wieder in Kraft. Dieser Ansicht ist nicht beizutreten. Die Eisenbahnverkehrsordnungen sprechen klar und deutlich von einem „Erlöschen" des Verfügungsrechts des Absenders. Ebenso besagt der Entwurf zur Eisenbahnverkehrsordnung von 1908 auf Seite 116: „Mit der Einlösung des Frachtbriefes sind die Rechte des Absenders erloschen und auf den Empfänger übergegangen." Wenn ein Recht erloschen ist, so besteht es nicht mehr, es kann also nicht wieder aufleben.[26] Falls nun der Empfänger nach Erlöschen des Verfügungsrechts des Absenders keine Anordnungen trifft, so scheint die Eisenbahn in einer schwierigen Lage zu sein. Das ist aber nicht der Fall. In dem Verhalten des Empfängers liegt dann ein Ablieferungshindernis im Sinne von § 81 EVO. (§ 80 EVO. 28). Unter den Begriff des Ablieferungshindernisses fallen nämlich alle Umstände, welche die Eisenbahn am Bestimmungsort an der Erfüllung ihrer Ablieferungspflicht verhindern. Die Eisenbahn hat dann gemäß § 81 EVO. (§ 80 EVO. 28) den Absender unverzüglich von der Ursache des Hindernisses zu benachrichtigen und seine Anweisung einzuholen. Dieses Recht des Absenders entspringt aber unmittelbar dem Gesetz und ist nicht etwa als Wiederaufleben seines Verfügungsrechts aus dem Frachtvertrage anzusehen.

Ist das Verfügungsrecht des Absenders erloschen, so darf der Frachtführer von nun ab nur noch den Anweisungen des Empfängers nachkommen. Dieser hat gemäß § 436 HGB. bezw. 76 Abs. 4 EVO. (§ 75 Abs. 3 EVO. 28) nach Annahme des Gutes und des Frachtbriefes Zahlung zu leisten.

Zusammenfassend ist festzustellen, daß die Stellung des Empfängers bei dem Eisenbahnfrachtgeschäft erst mit Uebergabe des Frachtbriefes nach Ankunft des Gutes sicher wird. Bis dahin können alle

24) Staub, § 433, Anm. 6; ebenso Makower § 433, II, c.
25) ROHG. 6, 273; vgl. auch RG. in Eger, Entsch. Bd. 4, S. 415.
26) Eger, E.V.O. § 73, Anm. 365.

seine Rechte und die auf diesen beruhenden Maßnahmen durch einseitige Anordnungen des Absenders zerstört werden. Hierin eine Aenderung zu schaffen, war dringendes Bedürfnis für den Handelsverkehr. Man erstrebte — besonders im internationalen Frachtverkehr — eine Möglichkeit, den Empfänger schon während der ersten beiden Abschnitte der Beförderung vor einseitigen Verfügungen des Absenders zu schützen. Nach langwierigen Beratungen auf den Berner Konferenzen führte dieser Wunsch zur Einführung des Frachtbrief-Duplikats für den internationalen Frachtverkehr. Eine gesetzliche Regelung dieser wichtigen Beziehungen für das deutsche Frachtrecht erfolgte — wie bereits in § 1 näher dargelegt — durch das geltende Handelsgesetzbuch. In § 455 Abs. 2 HGB. und § 73 Abs. 2 EVO. (§ 72 Abs. 7 EVO. 28) ist bestimmt: „Im Falle der Ausstellung eines Frachtbriefduplikats steht dem Absender das Verfügungsrecht nur zu, wenn er das Duplikat vorlegt." Soll das Duplikat also eine Beschränkung des Verfügungsrechts des Absenders herbeiführen und den Empfänger sichern, so muß es diesem übergeben werden. Denn solange der Absender das Doppel hat, es also jederzeit vorlegen kann, ist der Empfänger gar nicht geschützt. Wenn er aber das Frachtbriefduplikat hat, kann der Absender allein nicht mehr verfügen. Wegen dieser das Verfügungsrecht hindernden Wirkung bezeichnet das Reichsgericht den Duplikatfrachtbrief als ein „unvollkommenes Transportpapier".[27] Man könnte nun vermuten, daß entsprechend der Beschränkung des Verfügungsrechts des Absenders das des Empfängers gestärkt wird. Diese Vermutung trifft jedoch nicht zu. Durch die Uebergabe des Duplikats, in der nach allgemeiner Anschauung ein Verzicht des Absenders auf sein Verfügungsrecht liegt,[28] wird dieses nach dem Gesetz nicht auf den Empfänger übertragen. Er erlangt nach Hellwig nur „die durch einseitige Anordnung des Absenders nicht mehr entziehbare Anwartschaft auf den demnächsten Erwerb der Rechte aus dem Frachtvertrag."[29] Das Duplikat gibt dem Empfänger also nur die Gewißheit, daß einmal das Gut der Eisenbahn zur Beförderung übergeben ist und daß nunmehr einseitige Anordnungen des Absenders von der Bahn nicht mehr befolgt werden dürfen. Tut sie es dennoch, so macht sie sich gemäß § 455 Abs. 2 Satz 2 HGB. bezw. § 73 Abs. 9 Satz 2 EVO. (§ 72 Abs. 7 EVO. 28) dem Empfänger scha-

27) RG. in Warn. Rspr. 1922, S. 61, Nr. 53; RG. in Eger Entsch. Bd. 39, S. 194.
28) Staub, § 455 Anm. 2; Düringer-Hachenburg § 455 Anm. 5; Hellwig S. 495; Roeder S. 260 Anm. 9 a; RG. in LZ. 1908, 938; OLG. Düsseldorf in Eger Entsch. 43, 217.
29) Hellwig S. 496.

densersatzpflichtig. Im übrigen werden die Verfügungsmöglichkeiten des Empfängers in keiner Weise vergrößert. Die Einräumung eines Mitverfügungsrechts, wie sie z. B. Frommer und Pott[30] annehmen, erscheint nicht zutreffend. Wenn auch nach Uebergabe des Duplikats die Verfügungen des Absenders in der Regel an eine gewisse Mitwirkung des Empfängers geknüpft sind — die Vorlegung des Duplikatfrachtbriefes bezw. die Zustimmung zu der Verfügung — so liegt hierin kein Mitverfügungsrecht. Auch nach der Duplikatsübergabe bleibt der Absender allein verfügungsberechtigt. Die Erklärung hierfür liegt in dem Umstand, daß ja die Duplikatsübergabe das Verfügungsrecht des Absenders nicht etwa zum Erlöschen bringt, sondern nur dessen Ausübung beschränkt.[31] Diese ist an die Bedingung geknüpft, daß der Absender den Duplikatfrachtbrief vorlegt. So kommt es denn schließlich, daß nach Uebergabe des Doppels in den ersten beiden Abschnitten der Beförderung ex lege weder Absender noch Empfänger für sich allein verfügen können. Dieser, weil ihm ein Verfügungsrecht nicht zusteht, jener, weil er das Duplikat nicht hat. Cosack sagt hierzu: „Das Gut ist also gleichsam für neutral erklärt. Verfügungen darüber können nur vom Absender und Empfänger gemeinsam getroffen werden.[32] Diese Ansicht ist insofern berechtigt, als ja nach dem Gesetz die Uebergabe des Duplikats dem Empfänger keine weiteren Rechte bringt, insbesondere nicht seinen Eintritt in den Frachtvertrag bewirkt.[33] — Es zeigt sich also, daß auch nach Uebergabe des Duplikats der Empfänger ex lege kein Verfügungsrecht erlangt. Ob die Uebergabe des Duplikats vielleicht einen Willen des Absenders vermuten läßt, auch das Verfügungsrecht auf den Empfänger zu übertragen, soll in einem späteren Abschnitt im Zusammenhang mit der dinglichen Wirkung der Duplikatsübergabe behandelt werden.

Sobald das Gut an dem Bestimmungsort angekommen ist und einer der erörterten Erlöschungsgründe vorliegt, geht das Verfügungsrecht in jedem Falle auf den Empfänger über. Das selbst dann, wenn sich das Duplikat in der Hand des Absenders befindet. Mit Erlöschen des Verfügungsrechts des Absenders verliert also auch das Duplikat seine Bedeutung.

Das internationale Frachtbriefduplikat hat im wesentlichen dieselben Wirkungen wie das deutsche Frachtbriefdoppel. Ein Verfügungsrecht ohne Duplikat ist hier jedoch nicht möglich, da ja die

30) Frommer S. 61; Pott S. 25.
31) RGSt. 51, 288.
32) Cosack § 146, II.
33) RG. 110, 203. RG. in Eger, Entsch. 43, 302.

Ausstellung eines Doppels obligatorisch ist. (Vgl. Art. 8 Abs. 5 I.Ue., Art. 8 § 5 I.Ue.G.). Eine Bestimmung, die der deutschen Regelung durch § 434 HGB. entspricht, gibt es für den internationalen Frachtverkehr nicht. Die Rechte des Empfängers beginnen hier erst mit der Ankunft des Gutes am Bestimmungsort. Der Empfänger kann auch hier die Uebergabe des Frachtbriefes und die Ablieferung des Gutes verlangen. (Art. 16 Abs. 2 I.Ue. bezw. Art. 16 § 3 I.Ue.G.) Ebenso ist das Verfügungsrecht des Absenders auch im internationalen Verkehr von der Vorlage des Duplikats abhängig. (Art. 15 Abs. 2 I.Ue., Art. 21 § 2 I.Ue.G.) Neben der Eintragung in das Frachtbriefduplikat ist die schriftliche Erklärung der Verfügungen auf besonders vorgeschriebenen Fomularen erforderlich. Schließlich erlischt auch im internationalen Verkehr das Verfügungsrecht des Absenders, sobald der Frachtbrief dem Empfänger übergeben worden ist oder dieser die ihm zustehenden Rechte geltend gemacht hat. (Art. 15 Abs. 4 I.Ue., Art. 21 § 4 I.Ue.G.).

§ 5.

Ueber die rechtliche Natur des Frachtbriefduplikats könnten wohl die dargelegten Wirkungen der Duplikatsübergabe allein schon Aufschluß geben. Da aber auch das Gesetz einige Anhaltspunkte enthält, sei dieses im Interesse der Vollständigkeit herangezogen. Es handelt sich um die Bestimmung des § 61 Abs. 6 EVO. (ebenda EVO. 28): „Das Duplikat hat nicht die Bedeutung des Frachtbriefes oder eines Ladescheines". Der sich hieraus ergebenden Folgerung für den Rechtscharakter des Duplikats ist ein Ueberblick über die rechtliche Natur von Frachtbrief und Ladeschein vorauszuschicken.

Als Traditionspapier gehört dieser zu der großen Gruppe der Wertpapiere, d. h. nach der Definition von Brunner zu den „Urkunden über ein Privatrecht, dessen Verwertung durch die Innehabung der Urkunde privatrechtlich bedingt ist."[34] Die Frage, ob auch der Frachtbrief ein Wertpapier ist, ist bestritten. Während einige Schriftsteller wie Kuhn und Winter[35] in dem Frachtbrief schlechthin ein Wertpapier sehen, sprechen ihm andere[36] diese Eigenschaft nur in der Hand bestimmter am Transport interessierter Personen und in einzelnen Abschnitten der Beförderung zu. Die wohl herrschende Meinung, vertreten durch Cosack, Dernburg, Pet-

34) Brünner S. 147.
35) Kuhn, S. 354, 355; Winter S. 62.
36) Jacobi, S. 44; Bäßler, S. 27 ff. Jäckel, S. 17; II.

ters, Franke[37] u. a. verneint dagegen die Frage unbedingt und zwar sowohl für den gewöhnlichen Frachtbrief als auch für den des Eisenbahnverkehrs. Es wird zugegeben, daß der Frachtbrief für den Einzelnen sehr wichtig sein mag. Er kann aber kein Wertpapier sein, da die Geltendmachung der in ihm verbrieften Rechte nicht an den Besitz des Briefes gebunden ist.[38] So erwirbt z. B. der Empfänger schon mit Ankunft des Gutes am Orte der Ablieferung einen gesetzlichen Herausgabeanspruch (§ 435 HGB., § 76, Abs. 2 EVO., § 75 EVO. 28) und nicht erst mit Uebergabe des Frachtbriefes. Ebenso macht der Frachtführer seinen Anspruch geltend, ohne den Frachtbrief in der Hand zu haben. Denn für die Entstehung seines Anspruchs gegen den Empfänger ist ja gerade Voraussetzung, daß diesem der Frachtbrief übergeben und von ihm angenommen ist. Somit zeigt sich, daß der Frachtbrief kein „Träger des Rechts“, also kein Wertpapier ist.[39]

Es bleibt zu untersuchen, zu welcher Gruppe von Papieren der Frachtbrief dann gehört. Nach § 61 Abs. 3 EVO. (ebenda EVO. 28) dient der abgestempelte Frachtbrief als Beweis für den Frachtvertrag. Er ist also Beweisurkunde. Es fragt sich aber, ob damit die Bedeutung des Frachtbriefes erschöpft, oder ob dieser vielleicht für das Zustandekommen des Frachtvertrages von Einfluß und somit eine Vertrags- oder Dispositivurkunde ist. Das Wesen einer solchen liegt darin, daß das Recht erst durch das Papier geschaffen wird, dieses also — nach Brunner — „die Entstehungsformel des Rechts darstellt“.[40] Für den gewöhnlichen Frachtbrief gehen hier die Meinungen auseinander. Nach Hellwig soll der Frachtbrief „eine Dispositivurkunde sein, ebenso wie der Schuldschein und die Quittung“.[41] Im Gegensatz hierzu sieht die herrschende Lehre in dem gewöhnlichen Frachtbrief in der Regel nur eine Beweisurkunde.[42] Dieser Meinung ist beizutreten. § 426 HGB. bestimmt, daß der Frachtführer die Ausstellung eines Frachtbriefes verlangen k a n n. Da aber ein Frachtvertrag auch dann zustande kommt, wenn der Frachtführer auf einen Brief verzichtet, so zeigt sich, daß bei dem gewöhnlichen Frachtgeschäft der Brief keine Dispositiv- sondern nur eine Beweisurkunde sein kann. Anders liegt es bei dem Eisenbahnfrachtverkehr. Hier ist die Ausstellung

37) Cosack, § 145, I 1 d; Dernburg § 327, II, 1; Petters, S. 325; Franke S. 72.
38) Cosack § 145, I, 1 d; Dernburg § 327, 1, 1; Lehmann § 118 S. 535.
39) Lehmann § 118 S. 535; Gierke § 108, II.
40) Brunner S. 172 ff.
41) Hellwig S. 486.
42) Staub § 426 Anm. 1; Makower § 426, I b; Schott § 337, I, 5; Eger, E.V.O. § 55 Anm. 210; Mittelstein § 426 Anm. a; § 445 ff. Anm. 1; RG. 80, 58.

eines Frachtbriefes nicht in das Belieben des Frachtführers gestellt, sondern hier ist sie obligatorisch. Nach § 55 Abs. 1 E.V.O. (ebenda E.V.O. 28) muß jede Sendung von einem Frachtbrief begleitet sein. Folgerichtig sagt dann § 61 Abs. 1 E.V.O. (ebenda E.V.O. 28), daß der Frachtvertrag abgeschlossen ist, wenn die Abfertigungsstelle das Gut mit dem Frachtbrief angenommen hat. Der Eisenbahnfrachtvertrag ist demnach teils ein Formal-, teils ein Realvertrag.[43] Die Annahme des von dem Absender ausgefertigten Briefes ist hier ein notwendiges Erfordernis für das Zustandekommen des Vertrages. Rechtlich betrachtet liegt in der Uebergabe des Frachtbriefes an die Eisenbahn das Vertragsangebot und in der Annahme des Frachtbriefes durch die Eisenbahn gleichzeitig Abschluß und Beurkundung des Vertrages. Der Frachtbrief ist also hier Vertragsurkunde. Im Interesse einer schnelleren Abfertigung und einer Entlastung der Eisenbahn ist der Gesetzgeber von der sonst üblichen Handhabung, daß nämlich die Behörde die Urkunde aufnimmt, abgewichen und hat das Ausschreiben des Frachtbriefes dem Vertragsgegner, dem Absender, überlassen. Nimmt die Eisenbahn den Frachtbrief an, so genehmigt sie ihn und damit ist der Vertrag geschlossen und gleichzeitig beurkundet. Muß auch hierzu noch die Uebergabe und Annahme des Gutes selbst hinzukommen, so wird dadurch die Eigenschaft des Frachtbriefes als Vertrags- oder Dispositivurkunde nicht berührt.

Diesen Darlegungen ist nun folgendes für das Duplikat zu entnehmen. Zunächst sei darauf hingewiesen, daß das von der Eisenbahn vollzogene Duplikat eine öffentliche Urkunde im Sinne von § 415 ZPO. ist. Es ist allerdings auch die Auffassung laut geworden, daß sich das Duplikat als Privaturkunde darstelle. Die Begründung, die Abstempelung des Frachtbriefes habe nur die Bedeutung, den Abschluß des Frachtvertrages zu beurkunden, sei also ein Privatakt, das gleiche gelte für das Duplikat, ist von dem Reichsgericht zurückgewiesen worden.[44] Für die Eigenschaft einer Urkunde als öffentliche Urkunde ist nicht der Inhalt der beurkundeten Erklärung entscheidend, sondern allein, ob sie von einer öffentlichen Behörde innerhalb der Grenzen ihrer Befugnisse oder von einer mit öffentlichem Glauben versehenen Person innerhalb ihres Geschäftskreises in der vorgeschriebenen Form aufgenommen sei. Diese Voraussetzungen treffen aber für das Duplikat zu.

43) Rundnagel § 96, S. 308.

44) RG. in Eger Entsch. Bd. 37, S. 325; vgl. auch RGSt. 10, 195; RG. in Eger Entsch. Bd. 45, S. 416.

Auf die Feststellung, daß das Duplikat nicht die Bedeutung des Ladescheins hat, braucht nicht mehr eingegangen zu werden. Wenn dann § 61 Abs. 6 E.V.O. (ebenda E.V.O. 28) weiter sagt, daß das Duplikat auch nicht die Bedeutung des Frachtbriefes habe, so ist diese Bestimmung nicht dahin aufzufassen, daß der Duplikatfrachtbrief niemals in seiner Bedeutung mit dem Originalfrachtbriefe übereinstimme. Man wird unterscheiden müssen: Der Frachtbrief ist Begleitpapier und geht als solches mit dem Gute mit. Das Doppel dagegen bleibt in der Hand des Absenders. Weiterhin ist die Ausstellung eines Frachtbriefes Voraussetzung für das Zustandekommen des Frachtvertrages. Ein Duplikat wird hingegen nur ausgestellt, wenn es der Absender verlangt. Das Duplikat kann also nicht Vertragsurkunde sein und es kann auch nicht die seiner Natur als Begleitpapier entspringende Bedeutung des Frachtbriefes haben. Dagegen liefert es ebenso wie dieser Beweis für den Abschluß des Frachtvertrages, ist also auch Beweisurkunde. Das gilt jedoch nur von einem Duplikat, das den angegebenen vom Gesetz verlangten Inhalt hat. Wenn das Landgericht Hamburg einmal entschieden hat, daß auch ein Duplikat ohne jegliche Annahmebescheinigung als Beweisstück für die Annahme des Gutes durch die Eisenbahn und damit für den Abschluß des Frachtvertrages angesehen werden kann,[45] so erscheint diese Entscheidung sehr zweifelhaft. Erst die Annahmebescheinigung gibt ja dem Duplikat seine rechtliche Bedeutung; ein Duplikat ohne diese Bescheinigung ist also noch gar kein Duplikat im Rechtssinne, kann also auch keine Beweiskraft haben.

Nunmehr erhebt sich die Frage, ob das Duplikat nur Beweisurkunde ist. Es ist dargelegt, daß im Falle der Ausstellung eines Duplikats der Absender nur über das Gut verfügen kann, wenn er das Duplikat vorlegt. Diese Bestimmung könnte zu der Vermutung führen, daß der Duplikatfrachtbrief ein Wertpapier ist. In der Tat wird diese Ansicht, z. B. von Jacobi, Günther,[46] vertreten. Sie folgt der Auffassung von Eger,[47] nach der die Vorlegung des Duplikats für jede nachträgliche Verfügung des Absenders unbedingt erforderlich ist. Wird das Duplikat nicht vorgelegt, so ist die Verfügung schlechthin nichtig. Das soll auch dann gelten, wenn der Absender die Einwilligung des Empfängers zu der Verfügung beibringt. In Verfolg dieser Meinung kommt man allerdings dazu, in dem Duplikat den Träger des Verfügungsrechts zu sehen

45) Landgericht Hamburg, in Eger Entsch. Bd. 40, S. 56.
46) Jacobi S. 60; Günther S. 34.
47) Eger E.V.O. § 73, Anm. 359.

und es damit für den Absender zu einem Wertpapier zu machen. Die Ansicht Egers mag für das internationale Frachtrecht richtig sein (vgl. Art. 15 Abs. 7 I. Ue., Art. 21 § 2 Abs. 4 I.Ue.G.), ist aber m. E. nicht für das deutsche Einsenbahnfrachtrecht anzuwenden. Nach § 73 Abs. 5 Satz 2 E.V.O. (§ 72 Abs. 7 Satz 2 E.V.O. 28) und § 455 Abs. 2 Satz 2 HGB. hat der Empfänger einen Schadensersatzanspruch gegen die Eisenbahn, wenn diese Verfügungen des Absenders ohne Vorlage des Duplikats befolgt. Der Gesetzgeber rechnet also mit der Möglichkeit, daß die Eisenbahn solchen Anweisungen des Absenders nachkommt. Damit zeigt sich, daß der Gesetzgeber diese Anweisungen des Absenders nicht als schlechthin nichtig ansieht. Er stellt es vielmehr der Eisenbahn anheim, auch eine solche Verfügung anzunehmen und zu befolgen. Entsprechend dem Zweck des Duplikats muß die Eisenbahn allerdings ihre Maßnahmen dem Empfänger gegenüber vertreten. Die Richtigkeit dieser Ansicht zeigt folgendes Beispiel: Der Absender hat dem Empfänger das Duplikat übergeben, dieser hat es verloren. Der Absender will eine Verfügung treffen, der der Empfänger zugestimmt hat. Nach Eger hätte die Eisenbahn diese Anweisung des Absenders nicht zu beachten, es sei denn, daß inzwischen das Duplikat durch Ausschlußurteil für kraftlos erklärt worden ist. Diese für den Handelsverkehr untragbare Folgerung läßt erkennen, daß dies nicht der Wille des Gesetzgebers gewesen sein kann. Das Duplikat ist im Interesse des Empfängers geschaffen, um diesen vor einseitigen Verfügungen des Absenders zu sichern. Wenn der Empfänger aber mit diesen einverstanden ist, dann ist nicht einzusehen, weshalb aus rein formalen Gesichtspunkten eine dem Willen des Berechtigten entsprechende Verfügung nichtig sein soll. Man wird vielmehr sagen müssen, daß eine solche Verfügung gültig ist. So auch Staub, Hellwig.[48] Damit ist nachgewiesen, daß der Absender auch ohne Vorlage des Duplikats gültig verfügen kann. Hieraus folgt, daß das Duplikat in der Hand des Absenders kein Wertpapier ist. Die Ausübung des Rechtes ist auch ohne das Papier möglich. Dasselbe gilt für den Empfänger. Denn, wie schon gezeigt, übermittelt es diesem keinerlei Rechte. Für die Geltendmachung seiner Ansprüche ist das Doppel ohne Bedeutung. Da es auch für die Rechte der Eisenbahn belanglos ist, ist somit dargetan, daß das Duplikat niemals die Eigenschaft eines Wertpapieres hat, sondern immer nur schlichte Beweisurkunde ist.

---

48) Staub § 455 Anm. 8; Hellwig S. 494.

§ 6.

Bei der Erörterung über die Bedeutung des Frachtbriefduplikates für den Erwerb des Besitzes an dem Frachtgut ist auszugehen von den Besitzverhältnissen bei dem Eisenbahnfrachtgeschäft überhaupt. Mit der Uebergabe des Gutes an die Eisenbahn durch den Absender entsteht die Frage, ob die Eisenbahn in ein Besitzverhältnis zu dem Frachtgute tritt, oder ob sie nur als Besitzdienerin des Absenders im Sinne von § 855 BGB. anzusehen ist. Hierfür scheint zu sprechen, daß die Eisenbahn gemäß § 433 Abs. 1 HGB. bezw. § 73 Abs. 1 E.V.O. (§ 72 E.V.O. 28) bestimmten Anweisungen des Absenders nachkommen muß. Diese Verpflichtung ist aber im Hinblick auf die sonst durchaus selbständige Stellung der Eisenbahn bei dem Frachtgeschäft nicht geeignet, sie in ein Verhältnis zu dem Absender zu bringen, wie es § 855 BGB. voraussetzt. Das wesentliche Merkmal der Besitzdienerschaft, „das soziale Abhängigkeitsverhältnis, kraft dessen der Besitzherr die tatsächliche Gewalt über die Sache durch den Besitzdiener als sein Werkzeug ausübt",[49] fehlt hier. Durch die Uebernahme des Frachtgutes wird die Eisenbahn unmittelbarer Besitzer desselben.[50] Sie ist für die Dauer der Beförderung zum Besitze berechtigt und auch verpflichtet, steht also zu dem Absender in einem „ähnlichen Verhältnisse" im Sinne von § 868 BGB.[51] Der Absender ist demnach mittelbarer Besitzer.

Die Frage, ob und wann auch der Empfänger Besitz an dem Frachtgut erlangt, ist bestritten. Nur für den ersten Beförderungsabschnitt, also bis zur Ankunft des Gutes am Bestimmungsort, herrscht allgemein die Auffassung, daß in dieser Zeit der Empfänger keinerlei Besitz erlangt. Denn das Recht, Sicherheitsmaßregeln zu treffen (§ 434 HGB.), ist eine aus praktischen Erwägungen entstandene Ausnahmebestimmung, durch die aber der Empfänger in keine rechtlichen Beziehungen zu dem Frachtgute tritt.

Für den zweiten Abschnitt dagegen werden verschiedene Auffassungen laut. Nach Cosack[52] erlangt der Empfänger den mittelbaren Besitz des Gutes, sobald dieses am Bestimmungsort eingetroffen ist. Da aber der Besitz des Absenders nicht beendet ist, stehen hier Absender und Empfänger als mittelbare Mitbesitzer neben-

---

49) RG. 71, 251.

50) Staudinger § 868, III, 2 a; VI c; Planck § 868, 2 b; M. Wolff, Sachenrecht § 8, I, 1 c.

51) M. Wolff in Ehrenb. Handb. IV, 1, S. 29; Heymann S. 148; Pappenheim § 27, VII; Rosenberg § 868, II, 2 d; Cosack § 146, I, 6 a; Crome, Sachenrecht § 344, II, 2 c; Dernburg 3. Bd. § 13, 1 b; Goldmann § 1 S. 5.

52) Cosack § 146, I, 6 b.

einander. Noch weiter geht Kniep[53], der den Empfänger hier schon zum mittelbaren Alleinbesitzer werden läßt.

Mit Beginn des dritten Abschnitts, der durch die nach Ankunft des Gutes erfolgende Aushändigung des Frachtbriefes an den Empfänger bezw. Klageerhebung durch diesen gegen den Frachtführer eingeleitet wird, erlischt nach Cosack[54] der Mitbesitz des Absenders und der Empfänger wird mittelbarer Alleinbesitzer. Nach Hellwig[55] erlangt der Empfänger das Besitzrecht, sobald er „den ausschließlichen Anspruch auf Herausgabe des Gutes hat und sobald die in dieser Beziehung erforderliche Einigung zwischen Absender und Empfänger getroffen ist". Diesen ausschließlichen Anspruch erlangt der Empfänger mit Eintritt eines der in §§ 433 Abs. 2, 435 HGB. aufgeführten Ereignisse.[56] Wann die von ihm geforderte Einigung erfolgt, sagt Hellwig jedoch nicht. Przibilla[57] meint, daß sie in der Annahme des Frachtbriefes oder in der Klageerhebung durch den Empfänger zu finden sei. Somit ginge die von Hellwig und ihm folgend Przibilla vertretene Ansicht dahin, daß der Empfänger den mittelbaren Besitz an dem Frachtgut erlangt, sobald er eine der in § 435 HGB. bezw. § 76 Abs. 2 E.V.O. (§ 75 Abs. 2 E.V.O. 28) genannten Handlungen vorgenommen hat.[58] Alle diese Meinungen sind auf die Anschauung zurückzuführen, daß die dem Empfänger kraft Gesetzes zustehenden Rechte nicht nur schuldrechtliche Wirkungen haben, sondern auch für den Uebergang von Besitz und Eigentum von Bedeutung sind. Eine solche Verbindung wird jedoch von der herrschenden Lehre entschieden abgelehnt. Bruns[59] und M. Wolff[60] verlangen als Voraussetzung für den mittelbaren Besitz des Empfängers eine „diesbezügliche sachenrechtliche Einigung zugunsten des Empfängers". Die übrigen Schriftsteller wenden sich aber auch gegen diese Auffassung. Nach ihnen bringt der Uebergang des Verfügungsrechts von dem Absender auf den Empfänger gemäß § 433 Abs. 2 HGB. nur schuldrechtliche Wirkungen mit sich.[61] Sie stützen sich hierbei auf eine Entscheidung des Reichsgerichts, die allerdings am 13. Februar 1891, also noch zur Zeit des alten Handelsgesetzbuches, ergangen

53) Kniep S. 143.
54) Cosack § 146, I, 6 c.
55) Hellwig S. 491.
56) Hellwig S. 345.
57) Przibilla S. 52.
58) vgl. auch Senckpiehl S. 70; Dernburg 3. Bd. § 18, 6.
59) Bruns S. 136.
60) Wolff in Ehrenb. Handb. IV, 1, S. 29, Anm. 15.
61) Staub § 433 Anm. 6; Düringer-Hachenburg § 433 Anm. 13; Makower § 433, II b; Planck § 870, Anm. 9; Klockhuhn S. 67; RG. in JW. 90, S. 280 Nr. 21.

ist. Sie ist aber noch heute von Bedeutung, da die §§ 433 und 435 des jetzigen Handelsgesetzbuches inhaltlich mit den in Frage kommenden Art. 402 und 405 des alten Handelsgesetzbuches übereinstimmen.[62] In dieser Entscheidung heißt es:[63] „Durch die Art. 402, 405 HGB. sind lediglich die vertragsmäßigen Befugnisse geregelt worden, welche dem Absender und dem Empfänger in Ansehung des durch den Frachtvertrag begründeten Rechtsverhältnisses gegenüber dem Frachtführer zustehen. — — Hierbei handelt es sich aber überall nur um die sich aus dem Frachtverhältnisse ergebenden obligatorischen Beziehungen und Verpflichtungen, insbesondere um das Verhältnis, in welchem der Frachtführer als solcher einerseits zum Absender, andererseits zum Empfänger der von ihm beförderten Ware steht. An den Besitzverhältnissen und an dem Verhältnisse des Absenders zu dem Frachtgute selbst, sowie an den Rechten, die ihm dem Empfänger gegenüber in Ansehung des Frachtgutes zustehen, wurde durch die Vorschriften der Art. 402, 405 nichts geändert. Insbesondere darf daraus, daß der Empfänger von dem Frachtführer ohne Rücksicht auf die von dem Absender erteilten Anweisungen die Auslieferung des Frachtgutes verlangen kann, nicht geschlossen werden, daß der Frachtführer den Gewahrsam für den Empfänger ausübe". — Auf dieser Entscheidung fußend verneint die herrschende Meinung jeglichen mittelbaren Besitz des Empfängers und lehrt, daß dessen Besitz erst mit der Auslieferung des Frachtgutes beginnt. Dem ist beizutreten. Für die Annahme, daß der Gesetzgeber den Empfänger ex lege zum mittelbaren Besitzer des Frachtgutes machen wollte, sind keinerlei Anhaltspunkte gegeben. Dann müßte also der Empfänger seinen mittelbaren Besitz durch Abtretung von dem Absender erhalten haben. Damit würde der mittelbare Besitz des Absenders erlöschen. In dem zweiten Beförderungsabschnitt bleiben aber die Rechte des Absenders unverändert bestehen. Im dritten Abschnitt erlöschen sie allerdings. Aber auch hier ist eine Uebertragung des mittelbaren Besitzes durch den Absender auf den Empfänger abzulehnen, da § 433 Abs. 2 HGB. bezw. § 73 Abs. 9 E.V.O. (§ 72 Abs. 13 E.V.O. 28) nur die Frage regeln will, von wann ab der Frachtführer nicht mehr die Anweisungen des Absenders, sondern die des Empfängers zu beachten hat.

Zusammenfassend ist festzustellen, daß der Empfänger ex lege nie mittelbaren Besitz an dem Frachtgut erlangt. Er wird erst — und

---

62) Vgl. Eger, Dtsch. Frachtr. 2. Bd., S. 65, 284.
63) RG. 27, 85.

dann unmittelbarer — Besitzer, wenn die Eisenbahn ihm das Frachtgut aushändigt.

Diese Besitzverhältnisse ändern sich auch nicht, wenn der Empfänger von dem Absender ein Frachtbriefduplikat bekommen hat. Denn dessen Bedeutung ist mit den bereits erwähnten Wirkungen — Beweis für die Uebergabe des Gutes an die Eisenbahn und Beschränkung des Verfügungsrechts des Absenders — erschöpft. Irgendwelchen Einfluß auf den Uebergang von Besitz und Eigentum hat die bloße Uebergabe des Doppels nach dem Gesetz nicht. Das ist jedoch nicht unbestritten.

Entsprechend ihrer Ansicht, in der Uebergabe des Duplikats die Einräumung eines Mitverfügungsrechts für den Empfänger zu sehen, erhält dieser nach Frommer[64] und Poft[65], sobald er das Doppel bekommt, mittelbaren Mitbesitz an dem Frachtgute. Frommer sagt, das für den mittelbaren Besitz des Absenders erforderliche Forderungsrecht sei in dem Verfügungsrecht inbegriffen. Stehe aber dem Empfänger das Verfügungsrecht zu, dann habe er auch das Forderungsrecht; also sei er auch mittelbarer Besitzer. Frommer führt also den mittelbaren Besitz des Empfängers auf das Mitverfügungsrecht zurück. Da dieses aber abzulehnen ist, wie schon an andrer Stelle gezeigt, ist damit auch der Annahme des mittelbaren Mitbesitzes des Empfängers die Grundlage entzogen. Auch bei Aushändigung eines Duplikats wird der Empfänger nie mittelbarer Besitzer.

Eine Ausnahme von dieser Regel bildet die im nächsten Abschnitt zu behandelnde Möglichkeit, daß der Uebergabe des Duplikats durch den Absender an den Empfänger eine dingliche Wirkung, die Abtretung des Herausgabeanspruchs, innewohnt. In der Regel tritt hier der Absender seinen Eigentumsanspruch ab. Dann wird der Empfänger gemäß § 931 BGB. Eigentümer des Gutes, er tritt in den Frachtvertrag ein und erlangt somit dem Frachtführer gegenüber die Stellung eines mittelbaren Besitzers in Bezug auf das Frachtgut. Diese Möglichkeit entfällt jedoch, wenn der Transport in Erfüllung eines Kaufvertrages geschieht und dieser — wie es ja häufig geschieht — mit der Bestimmung abgeschlossen worden ist, daß der Kaufpreis erst bestimmte Zeit nach Eingang der Ware zu zahlen ist und das Eigentum an dem Gut bis dahin bei dem Verkäufer verbleiben soll. In diesem Falle kann in der Duplikatsübergabe nicht eine Eigentumsübertragung liegen, also kann

64) Frommer S. 61.
65) Poft S. 25

auch der Empfänger auf diesem Wege keinen mittelbaren Besitz an dem Frachtgute erwerben. Dennoch könnte der Empfänger mittelbarer Besitzer geworden sein, wenn nämlich eine Abtretung des mittelbaren Besitzes durch Abtretung des Herausgabeanspruchs gemäß § 870 BGB. erfolgt ist. Bei einer Abtretung nach § 870 muß nicht das den mittelbaren Besitz schaffende Rechtsverhältnis übertragen werden. Hier genügt es, daß der mittelbare Besitzer seinen Anspruch gegen den unmittelbaren Besitzer auf Einräumung des Besitzes abtritt. Kann man nun bei einem Kauf unter Eigentumsvorbehalt im allgemeinen in der Uebergabe des Frachtbriefduplikats eine solche Abtretung des mittelbaren Besitzes erblicken? Diese hat, da eine entgegenstehende Vorschrift nicht vorhanden ist, gemäß § 398 BGB. durch Vertrag zu erfolgen. Auf ihn finden die allgemeinen Vorschriften über Abgabe von Willenserklärungen Anwendung, insbesondere kann auch hier der Wille stillschweigend erklärt werden. Es ist also zu untersuchen, ob Absender (Verkäufer) und Empfänger (Käufer) einen entsprechenden Willen haben werden. Ist dieser vorhanden, so könnte man wohl in der Uebergabe des Duplikats einen Ausdruck für ihn finden. Maßgebend ist der Wille des Verkäufers, da von ihm ja das Vertragsangebot ausgehen müßte Bei der Erörterung über die Bedeutung des Duplikats ist gesagt, daß ein solches in der Regel von dem Verkäufer ausgestellt und dem Käufer übergeben wird, um von ihm den Kaufpreis zu erhalten. Von dieser Regel liegt bei der Uebergabe des Duplikats in dem vorliegenden Falle eine Ausnahme vor. Denn nach dem Kaufvertrag kann der Verkäufer ja Zahlung erst bestimmte Zeit nach Eingang der Ware bei dem Käufer verlangen. Aus welchem Grunde in einem solchen Falle überhaupt ein Duplikat ausgehändigt wird, ist allgemein nicht festzustellen. Die dadurch herbeigeführte Verfügungsbeschränkung ist für den Käufer nicht von großer Bedeutung. Dem Absender ist zwar so die Möglichkeit genommen, einseitig Verfügungen auf Grund des Frachtvertrages zu erteilen. Aber seine Rechte aus dem Eigentum werden hiervon nicht berührt. Ihre Durchführung wird praktisch vielleicht etwas erschwert sein. Denn die Eisenbahn wird sich auf eine Unterscheidung zwischen Verfügungen auf Grund des Frachtvertrages und Verfügungen auf Grund des Eigentums kaum einlassen, sondern schlechthin Anweisungen des Absenders ohne Vorlegung des Duplikats nicht befolgen. Der Verkäufer kann aber jederzeit bei Gefährdung seines Eigentums eine einstweilige Verfügung erwirken und so, trotz des Duplikats, in bestimmter Richtung über das Frachtgut ver-

fügen. Der Hauptzweck des Duplikats kommt also hier nicht voll zur Geltung. Um nun aber doch der Uebergabe des Duplikats eine bestimmte Bedeutung beizumessen, könnte man schließlich auf die Vermutung kommen, daß der Verkäufer damit tatsächlich den mittelbaren Besitz auf den Käufer übertragen wollte. Bei der Prüfung dieser Frage ist die allgemeine Einstellung des Kaufmanns gegenüber juristischen Begriffen heranzuziehen.

Reichswirtschaftsgerichtsrat Joerges hat einmal gesagt, daß in Handelskreisen die Auffassung allgemein herrsche, die Ware gehöre dem Käufer, sobald er sie bezahlt habe.[66] Diese, auf langjährigen Erfahrungen beruhende, Ansicht zeigt, wie häufig die Auffassungen in Handelskreisen über Rechtsbegriffe ihre eigenen Wege gehen. Besonders scharf tritt hervor, daß der Laie — und dazu gehört ein großer Teil der Kaufleute — keinen Unterschied zwischen Besitz und Eigentum kennt und deshalb auch nicht macht. Für den Laien sind Besitz und Eigentum nur zwei verschiedene Bezeichnungen für dasselbe Verhältnis. Bei dieser Auffassung ist dem Kaufmann der Begriff des mittelbaren Besitzes erst recht fremd. Wenn nun bei einem mit bestimmter Zahlungsfrist und Eigentumsvorbehalt bis dahin abgeschlossenen Kaufvertrage der Verkäufer dem Käufer das Frachtbriefduplikat übergibt, so geschieht dies vielleicht, weil es handelsüblich ist, vielleicht, weil der Käufer es verlangt hat. Sicherlich ist sich der Absender aber nicht bewußt und hat auch keineswegs den Willen, dem Empfänger dadurch irgendeinen ihm selbst zustehenden Anspruch abzutreten. Denn die Ware bleibt ja auch für die nächste Zeit in seinem Eigentum. Er wird vielmehr gerade den entgegengesetzten Willen haben, seine rechtliche Stellung zu dem Frachtgut in keiner Weise zu ändern. Die Tatsache, daß der Empfänger nach Aushändigung der Ware durch die Eisenbahn den unmittelbaren Besitz erlangen würde, spricht nicht hiergegen. Denn die Uebergabe erfolgt in Erfüllung des Frachtvertrages in Bezug auf die Eisenbahn und Erfüllung des Kaufvertrages in Bezug auf den Verkäufer. Dagegen ist die Abtretung des mittelbaren Besitzes keine Verpflichtung aus dem Kauf. Sie wäre eine freiwillige Maßnahme des Verkäufers, für deren Vorhandensein nichts, gegen deren Annahme jedoch manches spricht. — In der Uebergabe des Duplikats bei einem Kauf unter Eigentumsvorbehalt ist also kein Wille des Absenders zu vermuten, den mittelbaren Besitz an dem Frachtgut auf den Empfänger zu übertragen. Wenn dieser den Willen hat, mittelbaren Besitz durch die

66) Joerges in JW. 21, S. 329.

Annahme des Duplikats zu erwerben, so hat das nichts zu sagen. Es fehlt das Angebot des Verkäufers, das er annehmen könnte.

§ 7.

Die regelmäßige Form des Eigentumserwerbs ist die nach § 929 BGB. Hiernach ist zur Uebertragung des Eigentums an einer beweglichen Sache erforderlich, daß der Eigentümer die Sache dem Erwerber übergibt und beide darüber einig sind, daß das Eigentum übergehen soll. Einigung und Uebergabe der Sache sind also die Grundlagen für den Eigentumserwerb. Es erscheint angebracht, kurz auf diese einzugehen.

Die rechtliche Natur der Einigung, d. h. „der Willensübereinstimmung beider Teile über den Eigentumsübergang"[67] ist bestritten. Nach der herrschenden Meinung[68] ist die Einigung ein dinglicher abstrakter Vertrag. Diese Lehre folgt der in dem 1. Entwurf zum Bürgerlichen Gesetzbuch zum Ausdruck gebrachten Auffassung, wo die Einigung ausdrücklich als dinglicher Vertrag bezeichnet wird.[69] Wenn dieser Ausdruck nicht in das Bürgerliche Gesetzbuch übernommen worden ist, so beruht dies nicht auf einer Aenderung der Auffassung, sondern vielmehr auf der Absicht des Gesetzgebers, die theoretische Konstruktion der Wissenschaft zu überlassen; „denn es sei nicht Sache des Gesetzgebers, eine theoretische Konstruktion zu sanktionieren".[70] Im Gegensatz zu der herrschenden Meinung stehen besonders Bruck[71] und Th. Wolff[72], die die Vertragsnatur der Einigung bestreiten. Nach M. Wolff, Enneccerus, Biermann, Eccius[73] ist nicht die Einigung allein, sondern erst die Uebereignung, also Einigung und Uebergabe zusammen, ein Vertrag. Sie stellen es darauf ab, daß die Einigung allein ja die gewollte Rechtswirkung, d. h. den Eigentumsübergang, nicht herbeiführe, sondern daß dies erst durch die hinzutretende Uebergabe erreicht werde. Die Einigung sei also nur ein Teil eines Vertrages. Dieser Meinung ist m. E. nicht beizutreten. Man darf es hier weniger darauf abstellen, daß die Einigung allein das Eigentum noch nicht übergehen läßt, sondern wird von dem Zustandekommen der Einigung aus-

---

67) Staudinger § 929 Anm. IV, 1.
68) Staudinger § 873 B, I, 2; Planck § 929, 3 a und 3 c; Crome, Sachenrecht, § 400, I; Dernburg 3. Bd. § 100, I, 2; Goldmann § 16, I, 1; Stöver S. 149 ff.
69) Mot. 3. Bd., S. 172 ff.
70) Protokolle 3. Bd. S. 59.
71) Bruck S. 16.
72) Th. Wolff, In Gruch. Beitr. 47, S. 26 ff.
73) M. Wolff, Sachenrecht, § 66, I, 1; M. Wolff, Sachenrecht, § 38, II, 2; Enneccerus, I, 1 § 137, II, 2; Biermann, Sachenrecht, Vorbem. 5 b, Eccius, In Gruch. Beitr. 47, S. 52; Eccius, In DJZ. 1902, S. 61 und S. 95.

gehen müssen. Die Einigung erfolgt durch übereinstimmende Willenserklärungen beider Parteien. Diese Willenserklärungen sind Rechtsgeschäfte; denn sie bezwecken die Herbeiführung einer bestimmten gewollten Rechtswirkung. Wenn aber die von zwei Parteien übereinstimmend abgegebenen Willenserklärungen beide Rechtsgeschäfte sind, so stellt sich das Ganze als ein Vertrag dar. Hieraus folgt, daß die allgemeinen Vorschriften über Rechtsgeschäfte auch auf die Einigung anzuwenden sind, sofern sie nicht durch besondere sachenrechtliche Bestimmungen ersetzt sind, wie z. B. die §§ 145–152 BGB. durch § 873 Abs. 2 BGB. hinsichtlich der Gebundenheit an den Vertragsantrag. Es ist zu beachten, daß die Einigung nicht ausdrücklich erklärt zu werden braucht. Voraussetzung für das Zustandekommen der Einigung ist weder der Gebrauch des Wortes Einigung noch die ausdrückliche Erklärung des Willens überhaupt. Dieser kann vielmehr auch aus den Umständen entnommen werden. Das scheint nicht verwunderlich. Die Einigung besteht aus zwei Willenserklärungen. Es ist bekannt, daß der Wille auch stillschweigend, d. h. durch konkludente Handlungen, erklärt werden kann. Diese Art der Einigung ist bei den Geschäften des täglichen Lebens die Regel. Als Beispiel sei der Handkauf erwähnt. Aus der Uebergabe der Ware an den Käufer, aus der Annahme durch diesen und aus der Bezahlung des Kaufpreises ist die Einigung über den Eigentumsübergang ersichtlich. Man hat also zur Feststellung, ob eine Einigung vorliegt, neben den Erklärungen der Parteien auch auf das zu Grunde liegende Geschäft zurückzugreifen und die allgemeinen Umstände bei Abschluß desselben zu prüfen. — Weiterhin ergibt sich aus der abstrakten Natur der Einigung, daß die Eigentumsübertragung unabhängig von dem Kausalgeschäft ist. Wenn dieses z. B. nichtig ist, so ist die Uebereignung deshalb nicht ohne weiteres auch unwirksam. Allerdings ist sie dann ohne rechtlichen Grund erfolgt, sodaß der Veräußerer gegen den Erwerber einen Bereicherungsanspruch gemäß § 812 ff. BGB. hat.

Die zweite Voraussetzung des Eigentumserwerbs gemäß § 929 BGB. ist die Uebergabe. Sie besteht darin, daß die tatsächliche Gewalt an der Sache von dem Veräußerer auf den Erwerber übergeht, dieser also den unmittelbaren Besitz erhält. Zu prüfen ist hier allerdings, ob die Einigung der Uebergabe vorangehen darf, oder ob eine zeitliche Trennung dieser beiden Akte nicht möglich ist. Hierüber herrscht Streit. Nach der wohl als herrschend anzusprechenden

Meinung, vertreten durch Staudinger, Biermann, Dernburg[74], kann die Einigung der Uebergabe vorausgehen. Diese Möglichkeit wird bestritten von Stöver, der der vorangehenden Einigung jegliche Rechtserheblichkeit für die dingliche Rechtsänderung abspricht,[75] und M. Wolff, nach dem „die Uebergabehandlung Ausdruck des Uebereignungswillens, der Besitzerwerb Ausdruck des Eigentumserwerbswillens“[76] sein muß. Planck[77] mißt der vorangehenden Einigung nur die Bedeutung bei, daß man aus ihr einen bestimmten Schluß auf den Zweck der durch konkludente Handlung erfolgten Besitzübertragung ziehen kann. — — Nach dem Wortlaut des § 929 BGB. müssen Veräußerer und Erwerber bei der Uebergabe „einig sein“ Das Gesetz verlangt also nicht, daß Veräußerer und Erwerber bei der Uebergabe erst einig werden. Ihm genügt, daß sie in diesem Zeitpunkt einig sind. Dann ist aber nicht einzusehen, weshalb die Einigung nicht vorausgehen kann, wenn sie nur im Zeitpunkt der Uebergabe noch andauert. Diese Möglichkeit wird auch von Schrifttum und Rechtsprechung anerkannt.[78] Bei nachfolgender Uebergabe wäre also immer zu untersuchen, ob Veräußerer und Erwerber auch bei der Uebergabe noch einig sind. Das wird immer dann anzunehmen sein, wenn keine der Parteien ausdrücklich Einwendungen gegen die Einigung erhoben hat.

Falls dieser Eigentumserwerb nach § 929 BGB. auch bei dem Eisenbahnfrachtgeschäft gilt, erwirbt also der Empfänger erst dann das Eigentum an dem Frachtgut, wenn dieses ihm von der Eisenbahn übergeben wird. Hier ist jedoch zu prüfen, ob vielleicht bei dem Versendungskauf für die Uebergabe besondere Bestimmungen gelten, ob z. B. die Uebermittlung des Gutes an den Frachtführer die Uebergabe an den Erwerber in sich schließt. Das wäre dann der Fall, wenn der Frachtführer Stellvertreter des Empfängers wäre. Für gewerbsmäßige Frachtführer, wie z. B. die Eisenbahn, gilt aber gerade, daß sie regelmäßig als Vertreter des Absenders zu betrachten sind.[79] Also erwirbt auch bei der Versendung der Empfänger erst das Eigentum mit der Erlangung der tatsächlichen Gewalt, also erst dann, wenn ihm die Eisenbahn das Gut aushändigt. Hierin liegt die Vollendung des Uebergabeaktes, der mit der Uebermittlung

74) Staudinger § 929, IV, 1 b; Biermann, Sachenrecht § 929, 2 b; Dernburg 3. Bd., § 100, I.
75) Stöver, S. 171 ff.
76) M. Wolff, Sachenrecht,, § 66, I, 4.
77) Planck § 929, 3 b.
78) M. Wolff, Sachenrecht § 66, I, 4; RGRKomm. § 929 Anm. 5; Biermann, Sachenrecht § 929, 2 b; Planck § 929, 3 b; RG. 83, 223 ff.
79) Staudinger § 929, III. 1 f.

der Ware an die Eisenbahn durch den Absender zum Zwecke der Beförderung beginnt.[80]

Es fragt sich nun, ob sich an der Art und dem Zeitpunkt des Eigentumserwerbs durch den Empfänger etwas ändert, wenn ihm von dem Absender ein Frachtbriefduplikat übergeben worden ist. Für den unmittelbaren Erwerb käme dieser Tatsache eine Bedeutung dann zu, wenn das Duplikat zu den sogenannten Traditionspapieren gehörte, bezw. dieselben rechtlichen Wirkungen wie diese hätte. Für die Traditionspapiere — Lagerschein an Order, Ladeschein und Konnossement — gilt nach den §§ 424, 450 und 647 HGB. die Besonderheit, daß die Uebergabe des Papiers an den durch dieses Legitimierten für den Erwerb von Rechten an dem Gut dieselben Wirkungen hat wie die Uebergabe des Gutes selbst. Falls also z. B. der Veräußerer dem Erwerber den Ladeschein übergibt, so erwirbt damit der Käufer den Besitz und bei vorhandener Einigung gemäß § 929 BGB. auch das Eigentum an dem in dem Ladeschein bezeichneten Gut. Eine Bestimmung, daß diese Vorschriften auch für das Frachtbriefduplikat Geltung hätten, findet sich weder im Handelsgesetzbuch noch in der Eisenbahnverkehrsordnung. Vielmehr besagt § 61 Abs. 6 E.V.O. (ebenda E.V.O. 28), daß das Duplikat nicht die Bedeutung des Frachtbriefes oder eines Ladescheines hat. Der Duplikatfrachtbrief ist also weder ein Traditionspapier noch hat er die Wirkungen eines solchen. Seine Uebergabe ist ohne Bedeutung für die dinglichen Rechtsverhältnisse, insbesondere gehen Besitz und Eigentum ex lege damit nicht über.[81] Also erwirbt der Empfänger in der Regel auch bei übergebenem Duplikat das Eigentum an dem Frachtgut erst mit dessen Aushändigung durch die Eisenbahn an ihn.

Es besteht aber die Möglichkeit, daß die Uebergabe nach § 929 durch eines der Uebergabesurrogate — § 929 Satz 2, § 930 und § 931 BGB. — ersetzt ist. Die Uebergabe kurzer Hand des § 929 Satz 2 BGB. und das Besitzkonstitut des § 930 BGB. scheiden von vornherein aus, da weder Absender noch Empfänger während der Beförderung im Besitze des Gutes sind. Es bleibt die Abtretung des Herausgabeanspruchs nach § 931 BGB.: „Ist ein Dritter im Besitz der Sache, so kann die Uebergabe dadurch ersetzt werden, daß der Eigentümer dem Erwerber den Anspruch auf die Herausgabe der Sache abtritt.“ Voraussetzung für die Anwendbarkeit des § 931 ist also zunächst, daß nicht der Veräußerer selbst, sondern ein Dritter

80) RGRKomm. § 929, Anm. 7; Planck § 929, 3 b.
81) Eger, E.V.O. § 61 Anm. 265; Staub § 455, Anm. 4; Schott § 338, IV, 2.

im Besitz der zu veräußernden Sache ist. Als Dritter, der diese Bedingung erfüllt, käme die Eisenbahn in Frage. Es ist bereits im vorigen Abschnitt bewiesen, daß die Eisenbahn nicht nur Besitzdienerin des Absenders, sondern tatsächlich unmittelbarer Besitzer des Frachtgutes ist. Die Abtretung des Herausgabeanspruchs gegen die Eisenbahn durch den Absender — vorausgesetzt, daß dieser Eigentümer des Gutes ist, — würde also die Uebergabe ersetzen und bei vorhandener Einigung dem Erwerber mit der Abtretung gemäß § 931 BGB. das Eigentum an dem Gut verschaffen. Auch hier ist eine ausdrückliche Abtretungserklärung nicht erforderlich. Mangels einer anderen Vorschrift finden gemäß § 413 BGB. die Bestimmungen über Abtretung von Forderungen (§§ 398 ff. BGB.) entsprechende Anwendung. Die Abtretung des Herausgabeanspruchs ist also weder an eine Form gebunden noch muß sie unbedingt ausdrücklich erklärt werden. Sie kann auch stillschweigend erfolgen. Es fragt sich nun, ob in der Uebergabe des Frachtbriefduplikates eine Abtretung des Herausgabeanspruches erblickt werden kann.

Man muß beachten, daß der Absender (Verkäufer) in der Regel nur ein Duplikat ausstellt und damit seine Rechte zugunsten des Empfängers (Käufers) beschränkt, um diesen gegen Uebergabe des Duplikats zur sofortigen Zahlung zu veranlassen. Für den Käufer liegt in der Zahlung gegen Uebergabe des Duplikats keine Gefahr, da er ja durch das Duplikat gegen Verfügungen des Absenders gesichert ist. Wenn der Empfänger dem Absender den Kaufpreis zahlt und dann das Duplikat erhält, so spricht hier eine Vermutung dafür, daß der Duplikatsübergabe noch eine weitere Bedeutung inne wohnt: Die Abtretung der Rechte an dem Frachtgut durch den Absender an den Empfänger, insbesondere die Abtretung des Herausgabeanspruchs.[82] Hieran schließt sich, wenn Verkäufer und Käufer über den Eigentumsübergang einig sind, der Eigentumserwerb durch den Käufer gemäß § 931 BGB. Diese Auffassung ist in Wissenschaft und Rechtsprechung herrschend.[83] So sagt z. B. das Reichsgericht: „In der Uebergabe des Duplikatfrachtbriefes durch den Verkäufer an den Käufer kann unter Umständen der Ausdruck des beiderseitigen Willens gefunden werden, daß dadurch der Anspruch des Ersteren gegen die Eisenbahn auf Herausgabe des Frachtgutes und das Eigentum an diesem auf den Käufer übergehe;

---

82) Staub, § 455 Anm. 5;

83) Staub § 455, Anm. 5; Düringer-Hachenburg § 455, Anm. 5; RGRKomm. § 931 Anm. 6; Warn Kommentar § 931, I; Staudinger § 931, Anm. 4 a; RG. 102, 96; RG. in LZ. 1908, S. 600 und S. 937; RG. in LZ. 1921, S. 568; RG in JW. 1919, S. 182,2; RG. in JW. 1926, S. 2922

ein solcher Wille ist namentlich dann regelmäßig anzunehmen, wenn der Vertrag mit der Klausel „Netto Kasse gegen Dublikatfrachtbrief" abgeschlossen und demgemäß beiderseits erfüllt wird."[84] Schon der Wortlaut dieser Entscheidung: „Ein solcher Wille ist namentlich dann regelmäßig anzunehmen ..." zeigt, daß das Vorhandensein der Klausel nicht unbedingt Voraussetzung für die in der Uebergabe des Doppels liegenden Abtretung des Herausgabeanspruchs ist. Diesen Gedanken hat auch das Reichsgericht in neueren Entscheidungen ausgesprochen, indem es sagt, daß die Vermutung, in der Duplikatsübergabe liege die Abtretung des Herausgabeanspruchs, nicht nur gilt, wenn mit der Klausel „Netto Kasse gegen Duplikatfrachtbrief" gekauft ist, sondern auch mangels einer solchen Klausel.[85] Hieraus ergibt sich also, daß die Uebergabe des Duplikats durch den Absender an den Empfänger immer die Vermutung in sich trägt, daß der Absender dem Empfänger seinen Herausgabeanspruch gegen die Eisenbahn abtreten will. Geschieht die Uebersendung des Gutes in Erfüllung eines Kaufvertrages und ist der Absender Eigentümer der verkauften Sache, so folgt weiter, daß der Empfänger mit der Duplikatsübergabe gemäß § 931 BGB. das Eigentum an dem Frachtgut erwirbt. Denn eine auf Eigentumsübertragung abzielende Einigung wird in diesen Fällen regelmäßig vorhanden sein. Es sei denn, daß der Kaufvertrag unter Eigentumsvorbehalt abgeschlossen ist. Daß die Duplikatsübergabe dann die eben besprochene Wirkung nicht haben kann, bedarf keiner Erörterung.

Ein Erwerb des Eigentums auf die oben dargelegte Weise ist auch möglich, wenn der Absender nicht Eigentümer des Frachtgutes, der Empfänger aber gutgläubig ist. § 934 BGB. bestimmt: „Gehört eine nach § 931 veräußerte Sache nicht dem Veräußerer, so wird der Erwerber, wenn der Veräußerer mittelbarer Besitzer der Sache ist, mit der Abtretung des Anspruchs, anderenfalls dann Eigentümer, wenn er den Besitz der Sache von dem Dritten erlangt, es sei denn, daß er zur Zeit der Abtretung oder des Besitzerwerbs nicht in gutem Glauben ist". Für den Zeitpunkt des Eigentumserwerbs durch den Empfänger ist also maßgebend, ob der Verkäufer mittelbarer Besitzer — also auch Absender — des Frachtgutes ist oder nicht. Da er dies in der Regel sein wird, geht mit der Abtretung des Herausgabeanspruchs hier auch das Eigentum über. Hat der Verkäufer aber den mittelbaren Besitz nicht, z. B. bei einem unter Eigentumsvorbehalt abgeschlossenen Kaufvertrag verkauft der in

---

84) RG. in Warn. Jahrb. 1922, S. 171.
85) RG. in JW. 1926, S. 2922; RG. in Recht, 1925, Nr. 1994.

dem Frachtbrief angegebene Empfänger das noch rollende Gut an einen Dritten, so wird dieser erst Eigentümer mit der Erlangung des Besitzes von der Eisenbahn. Hier ist zu beachten, daß der Begriff des Besitzes in § 934 nicht nur auf den unmittelbaren Besitz zu beschränken ist. Es genügt auch die Erlangung des mittelbaren Besitzes. Voraussetzung aber ist immer, daß das den mittelbaren Besitz vermittelnde Rechtsverhältnis zwischen dem Erwerber und dem Dritten vereinbart wird. Denn die hierin liegende Anerkennung des Dritten, die dem Verkäufer geschuldete Leistung dem Erwerber zu erbringen, läßt erst im Verein mit der bereits erfolgten Abtretung des Herausgabeanspruchs das Eigentum des Erwerbers entstehen. Der Abschluß eines Vertrages zwischen Käufer und Eisenbahn, der diese zur Aufbewahrung des Gutes für den Käufer verpflichtet, würde also genügen, den gutgläubigen Käufer zum Eigentümer des Frachtgutes zu machen.

Wenn das Reichsgericht als Folgen der Duplikatsübergabe nur von der Abtretung des Herausgabeanspruchs und daran anschließend von dem Erwerb des Eigentums durch den Empfängers spricht, so ist dies m. E. nicht erschöpfend. Die Aushändigung des Doppels ist hier auch als Ausdruck des übereinstimmenden Parteiwillens anzusehen, mit dem Herausgabeanspruch zugleich das Verfügungsrecht zu übertragen. Neben seinem dinglichen Anspruch als Eigentümer hat der Absender noch den persönlichen Anspruch auf Herausgabe des Frachtgutes als Ausfluß seines durch den Frachtvertrag vermittelten mittelbaren Besitzes. In diesem Falle müssen zur Abtretung mit der in § 931 BGB. vorgesehenen Wirkung sowohl der dingliche als auch der persönliche Anspruch abgetreten werden.[86] Dieser ist aber ein Teil des Verfügungsrechts des Absenders. Dann erscheint es unbedenklich, die Abtretung auf das gesamte Verfügungsrecht auszudehnen. Es wäre nicht einzusehen, weshalb dieser wohl wichtigste Teil des Verfügungsrechts abgetreten werden, dagegen weniger wichtige Teile bei dem Absender verbleiben sollten. Ebenso ist kein Grund vorhanden, einen stillschweigenden Parteiwillen zu vermuten, daß der Absender noch einen Teil seiner Verfügungsbefugnisse behalten möchte. Es ist zu bedenken, daß der Verkäufer, der ja den Kaufpreis schon bekommen hat, gar kein Interesse mehr an dem im Eigentum des Empfängers befindlichen Frachtgut haben wird. Man braucht sich bei dieser Erwägung gar nicht die bereits erwähnte Auffassung von Joerges zu eigen zu machen, nach der die

86) Staudinger § 931, Anm. 3 a; Planck § 931 Anm. 3 a; Biermann § 931, Anm. 1 c; RG. 52, 394.

Ware dem Käufer gehört, sobald er sie bezahlt hat. Denn hier ist der Käufer ja tatsächlich schon Eigentümer. Die Erwähnung dieser Ansicht soll nur zeigen, welchen Willen man in der Regel bei einem Kaufmann vermuten kann. Wenn nämlich der Kaufmann der erwähnten Ansicht ist, dann geht sein Wille auch dahin, dem Käufer nach der Bezahlung Eigentum zu übertragen, ohne Rücksicht auf die juristische Konstruktion. Mit diesem Willen ist dann bei der rein wirtschaftlichen Einstellung des Kaufmanns auch der Wille verknüpft, daß der Käufer mit seinen Sachen nach Belieben schalten und walten soll. Der Verkäufer würde sich gar nicht mehr für berechtigt halten, noch über das Gut verfügen zu können. Falls der Empfänger mit der Abtretung des Herausgabeanspruchs Eigentum an dem Frachtgut erwirbt, geht also auch das Verfügungsrecht auf ihn über. So wohl auch Staub, der sagt, daß der Verkäufer „alle seine Rechte auf den Empfänger übertragen will".[87] Diese Ansicht dürfte auch im Einklang mit den verschiedenen Entscheidungen des Reichsgerichts stehen[88]. — Anderer Ansicht Geiler[89], aber ohne Begründung.

§ 8.

Die Wirkungen, mit denen die Praxis die Uebergabe eines Frachtbriefduplikats verknüpft hat, zeigen, daß dieses in der Tat „ein juristisch höchst interessantes Gebilde" ist. Es ist weder Traditions- noch überhaupt ein Wertpapier und hat dennoch im Handelsverkehr eine sehr große Bedeutung. Ob die Entwicklung des Duplikats mit der augenblicklichen Bedeutung abgeschlossen ist, muß erst die Zeit lehren. Wenn auch die neuesten Bestimmungen über den Eisenbahnfrachtverkehr den Charakter des Duplikatfrachtbriefes nicht geändert haben, so ist damit keineswegs gesagt, daß aus der schlichten Empfangsbescheinigung des Reglements von 1861 nicht einmal ein Papier wird, das die Bedeutung eines Ladescheins (Konnossements) hat.

---

87) Staub § 455 Anm. 5.

88) RG. 102, 96; RG. in LZ. 1908, 600 und 937; RG. in LZ. 1921, 568; RG. in JW. 1919, 182,2; RG. in JW. 1926, S. 2922.

89) Geiler, In JW. 1919, S. 584.

Lebenslauf.

Ich wurde am 24. Mai 1905 als Sohn des Kaufmanns Hugo Ruf und seiner Ehefrau Agnes, geb. Meißner, in Frankfurt a. M. geboren. Nach kurzem Besuch einer Privatschule in Liebau (Schles.) und der Knabenmittelschule zu Frankfurt a. O. trat ich Ostern 1914 in das Reform-Realgymnasium Oberschule daselbst ein. An dieser Anstalt bestand ich Ostern 1923 die Reifeprüfung. Nach einer einjährigen Tätigkeit als Zollsupernumerar studierte ich Rechtswissenschaft an den Universitäten Marburg und Breslau. Am 16. Juni 1928 bestand ich am Oberlandesgericht Breslau die erste juristische Prüfung. Die mündliche Doktorprüfung legte ich am 24. Juli 1928 ab.